19-2-63
Nr 8
10 F WEEKBLAD - 18 JAARGANG
IN NEDERLAND 75 Ct



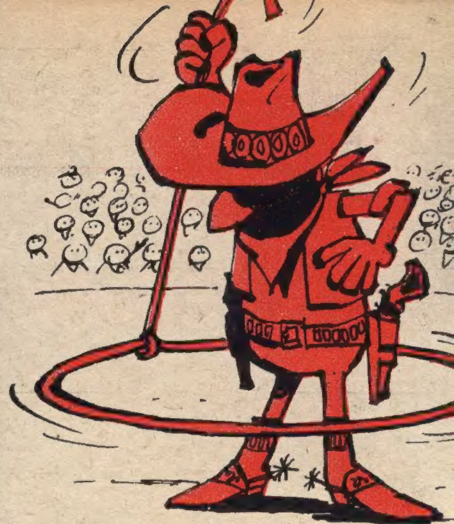
KUIFJE

HET SUPER-BLAD VOOR DE JEUGD VAN 7 TOT 77 JAAR









HOERA VOOR HET CIRCUS!

De clown maakt nog drie rare capriolen en verdwijnt terwijl hij voor de laatste maal in een schaterlach uitbarst. De trapezewerker beëindigt zijn halsbrekende toeren hoog in de lucht in het licht van de schijnwerpers, klautert naar beneden, buigt en gaat weg. De goochelaar raapt glimlachend zijn veelkleurige ballen bij elkaar en verdwijnt achter het rode gordijn. De temmer grijpt zijn zweep en trekt zich terug.

Ze zijn tevreden. Zij hebben hun nummer goed gebracht.

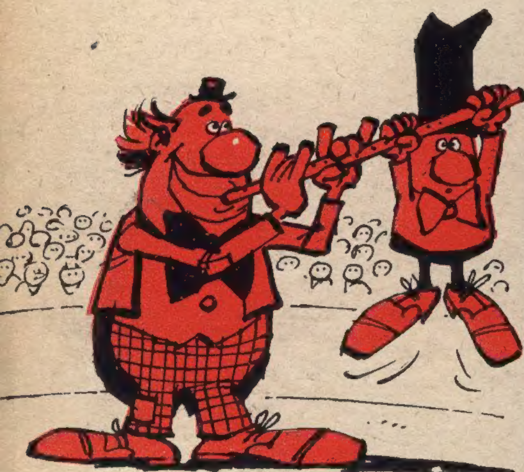
Wat zijn het voor mensen? Wij weten het niet. Het zijn geen beroemdheden en zij zullen wellicht nooit rijk worden. Ze hebben vreemde namen, die je direct weer vergeet en die je nooit in letters als koeien op bioscoopaffiches zult zien staan. Als je ze op straat zou tegen komen zou je ze niet herkennen.

En toch doen ze ongelooflijk moeilijke dingen. Iedere dag trainen ze uren lang om lenig en in conditie te blijven. Niemand weet hoeveel opofferingen ze zich moeten getroosten en de enige beloning die ze krijgen is het applaus 's avonds.

Maar ze trekken zich daar niets van aan! Ze houden van hun werk en het is voor deze mensen een soort levenswerk, al worden ze dan ook niet zo beroemd als filmsterren. Als ze daar zo in het zand van de piste staan, glimlachen zij naar ons en buigen nog een laatste maal. Ze zijn tevreden want die avond hebben ze weer goed gewerkt.

Hoera voor de circusartiesten!

Kuifje









PEPER EN ZOUT



TOEN onze vriend Tibet met een zware griep te bed lag, telegrafeerde hij aan de tekstschrijver Goscinny: « Kan niet komen zaterdag, word in mijn kamer gevangen gehouden ».

Per kerende kreeg de tekenaar van zijn geestige vriend een reusachtige mand sinaasappelen toegestuurd en onder de vruchten verborgen vond hij... een enorme vijl!

★

DE laatste tijd is BERCK door verschillende mensen in het Legermuseum gesignaleerd. Hij zat daar ijverig schetsen te maken van uniformen, die gedragen werden tijdens het Eerste Keizerrijk. Wij hebben voor jullie nadere inlichtingen ingewonnen en hebben ontdekt, dat onze vrienden sergeant Botermans en Hansje de trommeljongen een triomfale come-back zullen maken in ons weekblad van 12 maart e.k.

★

EEN stuk speelgoed, dat zonder enige twijfel veel opgang zal maken als het weer wat beter wordt, is de nieuwe voetbal, waarop in vele kleuren Kuifje en zijn vrienden staan.

★

JULLIE weten wel, dat onze vriend Dino Attanasio ieder jaar een paar weken naar Italië gaat om zijn ouders te bezoeken en zijn geboortegrond weer te zien. Er zijn kwatongen die beweren, dat het is om vooral zijn warm zonnig Italiaans accent niet te vergeten.

A. Babbelkous



TOENGA en de Vuurgod

DOOR E. AIDANS

Terwijl het Kustvolk feest vierde werd het aangevallen door de Vuurmannen...















(vervolg biz. 9)



FLOR en TO

Flor werd k.o. geslagen door Hermann. Deze laatste brengt onze























OSJE

EN HET GEHEIM VAN PROF. NEMO



...end naar een plaats waar hij hoog en droog hangt. Maar...

























WORDT VOORTGEZET



het teken van

Rik wil zijn vriend Drumond terugvinden en daarom dringt



























Rik Ringers

DOOR TIBET

DECORS : MITTEÏ
TEKST : A. DUCHATEAU

binnen in het landgoed van de broers Bieshaven...







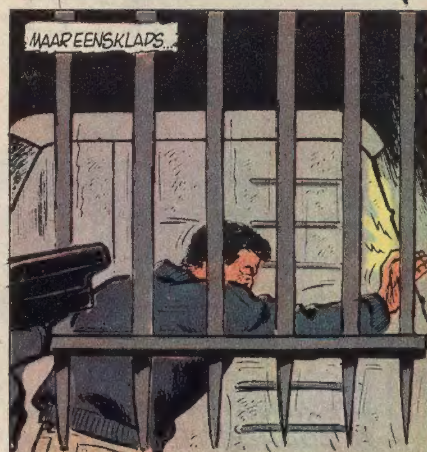


















WORDT VOORTGEZET

SPEEL MET ONS MEE!

De vrijgezellenflat

HIER ZIE JE DE VRIJGEZELLENFLAT VAN BOB BINN, NEPO EN LUCAS. ZOU JE KUNNEN ZEGGEN WIE DE GENUMMERDE VOORWERPEN, DIE OVERAL RONDSLINGEREN, TOEBEHOREN?

TABAK

ZWART

WITTE SCHOENSMEER

KIPLAP BRILJANTINE

DOOR DE LETTERS HIERNAAST IN DE GOEDE VOLGORDE TE PLAATSEN, KRIJG JE DE NAMEN VAN ZES BEKENDE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN.

1 PAT

2 BANESA

3 SAIRWISS

4 EBA

5 SSA

6 RAI NEFRAC

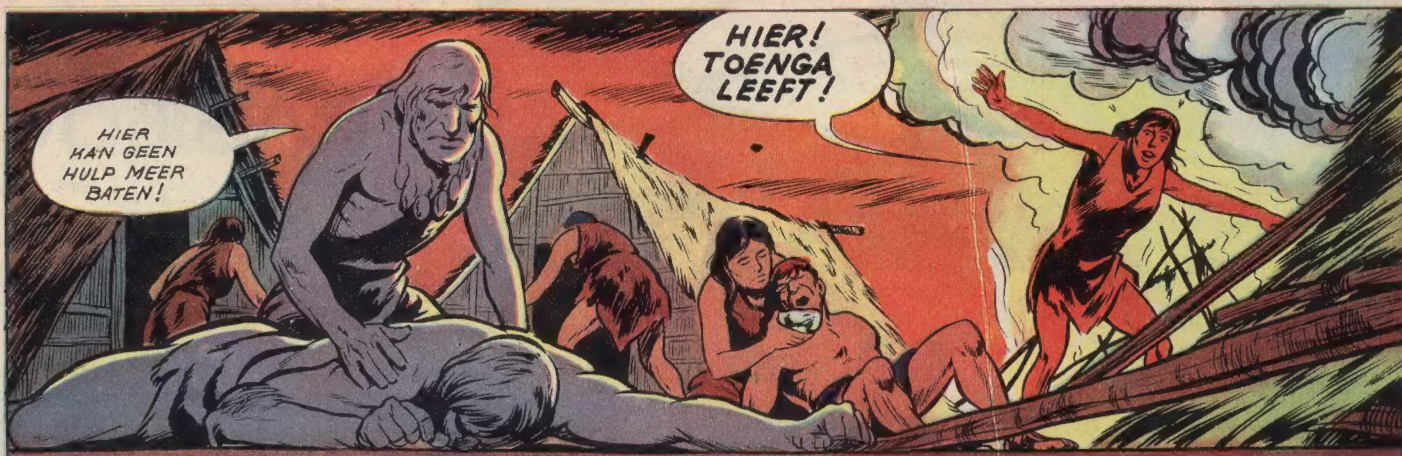
OPLOSSINGEN BLZ. 45



TOENGA en de Vuurgod

DOOR E. AIDANS

(Vervolg van blz 3)











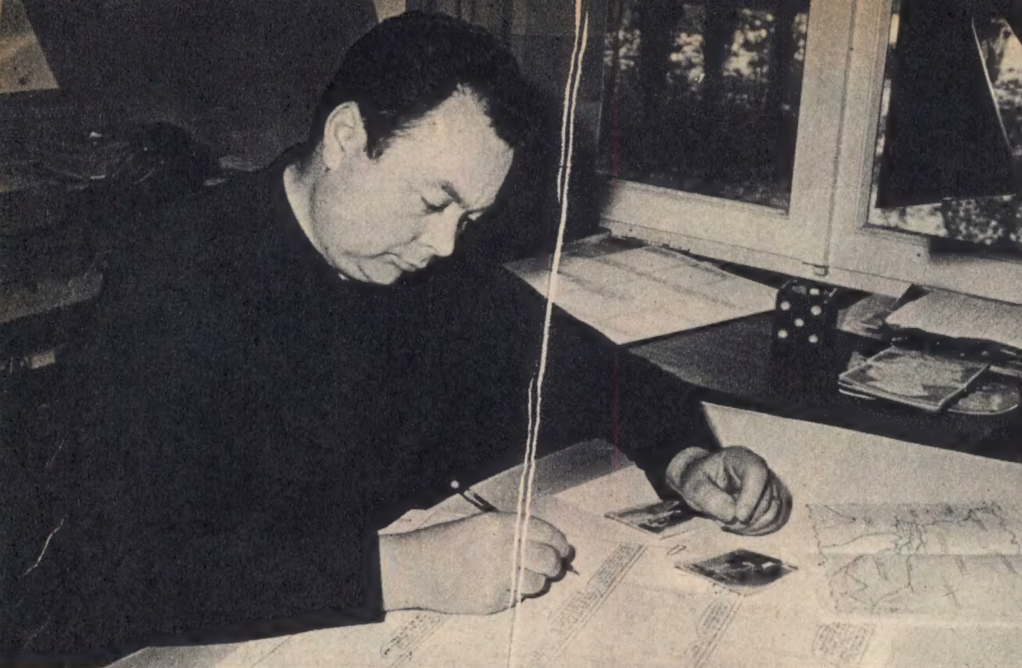








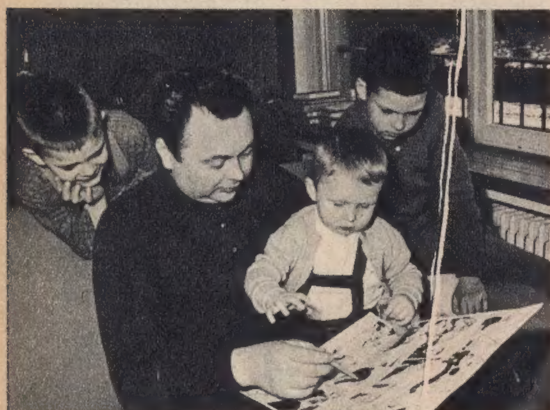
WORDT VOORTGEZET



JEAN
PRAAT ME
MICH

DIT INTERVIEW

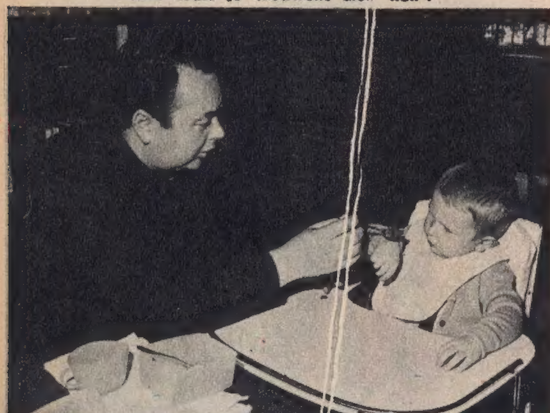
Jean Graton tekent de nieuwste avonturen van Michel Vaillant.



De tekenaar vertelt aan zijn jongste zoon een avontuur van Michel Vaillant.



Zulke vader, zulke zonen ! Het drietal Graton tekent reeds flink zoals je trouwens zien kan !



Graton junior heeft helemaal geen honger. Of is het eten niet naar zijn zin ?

— *M'n beste Jean Graton, men zegt dat je Bretoen bent. Is dat juist ?*

— Ja, ik werd geboren te Nantes in 1923. Ik kom ook een beetje uit de Vendée (Frankrijk).

— *Maar men heeft ons ook wel eens gezegd dat je de Bretonse koppigheid hebt geërfd. Is dat waar ?*

— Ja, dat is waar !

— *Ben je vrijgezel ?*

— Neen, ik ben gehuwd en heb drie jongens van 9, 6 en 2 jaar.

— *Men heeft ons verteld dat onze tekenaars reeds tekenden toen zij nog in de wieg lagen ? Heb je óók altijd getekend ?*

— Ja, ik heb altijd zeer veel getekend van toen ik nog een kleine jongen was. Alle kinderen tekenen, maar misschien tekende ik toch een tikkeltje beter, want toen ik acht jaar was is een van mijn tekeningen verschenen in een grote Belgische krant.

— *En wat tekende je toen ?*

— Moto's en auto's !

— *Toen reeds ! Je carrière als tekenaar was dus reeds ten voete uit getekend, indien ik het zo mag uitdrukken ?*

— Ja, inderdaad. Ik kon er niet naast !

— *Dus wist je als kind reeds dat je beroep tekenaar zou zijn ?*

— Neen, daaraan dacht ik toen nog niet.

— *En wanneer werd het je dan duidelijk dat je je brood als tekenaar zoudt verdienen ?*

— Dat was toen ik mijn eerste tekenverhaal heb getekend. Ik was toen 24 jaar.

— *Toen had je reeds veel getekend of nog niet ?*

— Ja, ik had reeds veel getekend voor een publiciteitskantoor en ik had ook technische tekeningen gemaakt.

— *En deed je dat graag ?*

— Ja, maar ik schep meer genoegen in het tekenen van een stripverhaal.

— *Hebben je technische en je publicitaire tekeningen je geholpen om later stripverhalen te tekenen ?*

— Ja, zeer zeker. Wie strips tekent moet a l l e s kunnen tekenen. De ervaring die men opgedaan heeft door het tekenen van technische onderwerpen en publiciteitsaffiches komen te pas ! Om het kort en duidelijk te zeggen, iedere pennetrek komt te pas !

— *Door veel te tekenen wordt men dus tekenaar ?*

— Ja, zo is het !

— *M'n beste Jean Graton, wanneer ben je eigenlijk begonnen in ons weekblad ?*

— In 1953... Dat is dus tien jaar geleden !

— *En hoe ben je begonnen ?*

— Wel, ik tekende complete verhalen die bestaan uit vier grote tekenprenten of pagina's.

— *Had je toen zelf de tekst geschreven of niet ?*

— Neen, de tekst had ik niet zelf geschreven.

— *En herinner je je de titels van die tekenverhalen ook nog ?*

— Ze hadden allemaal iets met de sport te maken. Ik heb bv. « Zonder ploeggeest gaat het niet », « Overwinnaar door overgave », enz... getekend.

— *Je was dus reeds specialist inzake sport ?*

— Ja, ik ben altijd dol geweest op sport !

GRATON

T ONS OVER

EL VAILLANT



WERD OP BAND OPGENOMEN

— *En welk is je éérste vervolgverhaal in Kuifje geweest?*

— Mijn eerste vervolgverhaal dat de moeite waard is om geciteerd te worden, was het éérste verhaal met Michel Vaillant.

— *En hoe heette dat?*

— De Grote Match!

— *Is er een evolutie waar te nemen in je tekeningen sedert dat eerste verhaal?*

— Ja, heel zeker. Het is zoals je daarnet zei, door veel te tekenen wordt men tekenaar!

— *En telkens eiste je meer van jezelf?*

— Ja, en het ergste is dat ik er mee doorga!

— *Is het waar dat je je ter plaatse gaat documenteren?*

— Ja, dat doe ik, in de mate van het mogelijke althans! Je begrijpt dat het niet kan wanneer mijn verhaal zich afspeelt in Indianapolis!

— *En waar ben je dan geweest om sommige van je verhalen voor te bereiden?*

— Ik ben met een zware vrachtwagen van Parijs naar Marseille gereden om « Tocht door de Nacht » te schrijven. Ik heb de wedstrijd Luik-Sofia-Luik gevolgd om « De 8e Man » voor te bereiden. En ik heb op een heleboel renbanen gereden!

— *Vermits je van sport houdt, beoefen je ook enkele sporten?*

— De waarheid is dat ik zeer weinig tijd heb. Iedere keer ik echter de gelegenheid heb speel ik tennis en doe mee aan een autorally.

— *Laten we nog even terugkeren naar Michel Vaillant. Hoe begin je eigenlijk met een verhaal? Hoe steek je het scenario in elkaar? Gaat je aandacht in de eerste plaats naar de helden, naar het milieu waarin de geschiedenis zich zal afspelen of denk je alleen maar aan de actie, het gebeuren zelf?*

— Dat hangt er van af. Er zijn verhalen die als het ware van zelf, spontaan groeien. Je hebt een idee, je vindt het goed en je werkt het uit. Maar soms heb je alleen maar het idee en de rest wil maar niet vlotten. Ik begin dan helemaal opnieuw en als het me dan nog niet gelukt, neem ik een ander onderwerp. Al naar gelang het idee groeit, kan men het uitwerken en ook hier en daar wat bijschaven en het is daar dat een juiste documentatie een grote rol speelt. Ik wacht trouwens om mijn verhaal volledig uit te werken, tot ik me goed heb gedocumenteerd over bepaalde punten.

— *Goed, je hebt een verhaal, je weet ook reeds wat er in dat verhaal zal gebeuren. Weet je nu ook waar precies je naartoe gaat en hoe het einde zal zijn?*

— Ik weet waar ik vertrek en ik weet ook waar ik moet toekomen, maar wat er onderweg gebeurt staat nog niet vast.

— *Je bedoelt dat je de details van de intrige nog niet kent?*

— Ja, dat bedoelde ik. Die details vind ik terwijl ik het verhaal teken. Ik wijzig sommige dingen om het ganse verhaal interessanter te maken en boeiender. De « suspense » is van groot belang!

— *Hoe werd Michel Vaillant geboren?*

— Ik geloof dat hij geboren werd in 1957. Tegenover mij woonde toen een echt sportieve familie. De vader en de twee zonen namen deel aan mototrials. De jongste heette, ik wil het wel verklappen, Michel. Het verbaasde me toen dat het sympathieke drietal ganse dagen kon bezig zijn met een motorfiets! Hoe meer ik ze bekeek, hoe meer belangstelling ik voor ze kreeg. Ik begon een verhaal rond ze te bouwen en ik veranderde ze. In mijn verhaal hielden ze zich niet meer bezig met motorfietsen, maar wel met auto's en zo ontstond mijn eerste volledig verhaal met Michel Vaillant. Het heette, als ik me niet vergis, « De Rally van Monte Carlo ».

— *Dus is de ganse familie Vaillant terzelfdertijd geboren als de hoofdpersoon Michel?*

— Ja, en in tegenstelling tot vele tekenverhalen heeft mijn held een familie!

— *Gebeurt het wel eens dat je droomt of wenst zelf Michel Vaillant te zijn?*

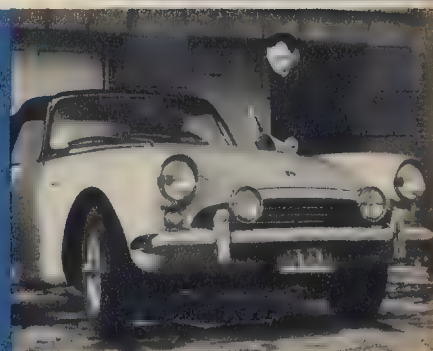
— Ik ben Michel Vaillant niet. Hij bevalt me echter en ik zou best op hem willen gelijken!

— *Al onze lezers houden van Michel Vaillant. Je weet wel dat zij over het algemeen dol zijn op sport. Heb jij soms contact met je lezers? Weet je of je verhalen hun bevallen?*

— Wanneer ik kinderen en jon-

Kom mee naar pagina 29

Jean Graton is dol op sportwagens. Je ziet hem hier naast zijn Sunbeam.



Jean Graton gekiekt tussen Franse gemotoriseerde politiemannen. Onze tekenaar documenteerde zich voor zijn verhaal « Tocht door de Nacht ».



DE SCHIPBREUKELINGEN VAN HET JAAR 3.000

Het ATOOMTIJDPERK

OP 14 MAART 1962, HEEFT DE WERELDPERS MELDING GEMAAKT VAN EEN ONTDEKKING WAAR MAAR HEEL WEINIG MENSEN AANDACHT AAN ZULLEN HEBBEN BESTEED: MEN HAD NAMELIJK EEN "ANTIPOSITON" ONTDEKT, MET EEN LEVENSDUUR VAN EEN TIEN-MILJARDSTE SEKONDE EN EEN GEWICHT VAN TWEE MILJOEN-MILJARDSTE DEEL VAN EEN GRAM.

IN COSMONIA WIST MEN DIT NATUURLIJK AL LANG. WIJ WILLEN JULLIE ER EVEN AAN HERINNEREN, DAT COSMONIA EEN PLANEET IS, DIE ERG VEEL OP DE AARDE GELIJKT, MAAR WAAR MEN OP TECHNISCH EN WETENSCHAPPELIJK GEBIED 1000 JAAR OP ONS VOOR IS.

TEKST: STEP   TEKENINGEN: FEDOR

DRIE AARDBEWONERS ZIJN TOEVALLIG OP DEZE PLANEET GELAND. HET ZIJN JOHNY, PROFESSOR KEMPERS EN DE JOURNALIST SAVARIN. WIJ ZIEN ZE, TERWIJL ZE OP BEZOEK ZIJN BIJ EEN GELEERDE COSMONIER: DOCTOR POSITON.

NATUURLIJK BEN IK HEEL GOED THUIS IN DE WERELD VAN DE ATOOMVERBINDINGSDEELTJES. TROUWENS, IK HEB ER MIJN NAAM AAN TE DANKEN.

MAAR DIE ANTIPOSITONEN WAAR WIJ HET STRAKS OVER HADDEN?

WETEN JULLIE WAT EEN ATOOM IS? EEN HEEL KLEIN DEELTJE VAN EEN LICHAAM, EN ZO KLEIN, DAT ER MILJOENEN NODIG ZOUDEN ZIJN, OM EEN VINGERHOED VOL TE KRIJGEN. IEDER ATOOM IS GEMAAKT UIT EEN KERN DIE IS SAMENGESTELD UIT EEN AANTAL PROTONEN EN NEUTRONEN, WAAROMHEEN ELECTRONEN DRAAIEN.

SOMS, ALS JE BEZIG BENT ZO'N ATOOM TE BESTUDEREN DOOR MIDDEL VAN EEN POSITONENVERSNELLER, GEBEURT HET WEL EENS, DAT DE ENERGIE DIE IN DE MACHINE WORDT OPGEWEKT, ZICH UIT DOOR DE VORMING VAN EEN POSITON, MAAR PRECIES OMGEKEERD GEMAAKT EN DAT IS DAN EEN ANTI-POSITON. ER KOMT EEN BOTSING. HET ANTI-POSITON ONTPLOFT EN GEEFT ZIJN ENERGIE PRIJS.

DOCTOR, IK HEB WEER ZO'N VRESELIJKE HOOFDPIJN... EN HOE WEET JE DAT ALLEMAAL? ALS DE ATOMEN ZO KLEIN ZIJN, HOE KAN DAN IEMAND OOIT ZIEN, WAT ER PRECIES GEBEURT?

MIJN BESTE SAVARIN, JE VERGIST JE. VOOREERST HEB BEN WIJ ONZE INSTRUMENTEN WAARMEE WIJ PRECIES KUNNEN CONTROLEREN, HOE DE ATOMEN ZICH BEWEGEN EN VERVOLGENS HEB IK EEN MACHINE UITGEVONDEN, DIE HET ONS MOGELIJK ZAL MAKEN, OM IN DE KERN VAN DEZE HELE KLEINE LICHAAMPJES AF TE DALEN...

DOCTOR, JE MAAKT EEN GRAPJE!

PROFESSOR KEMPERS, IK MAAK HELEMAAL GEEN GRAPJE! EN IK WIL JE ZELFS VOORSTELLEN, ALS HET JE TENMINSTE INTERESSEERT, MET MIJ DE EERSTE ONTDEKKINGSTOCHT MEE TE MAKEN.

DAT WIL IK HEEL GRAAG.

IK OOK!

ZO! JULLIE HOEVEN NIET OP MIJ TE REKENEN! IK WEET NU AL, DAT IK DIE DAG IN DE STAD MOET BLIJVEN, VOOR EEN BELANGRIJKE ZAKENLUNCH.

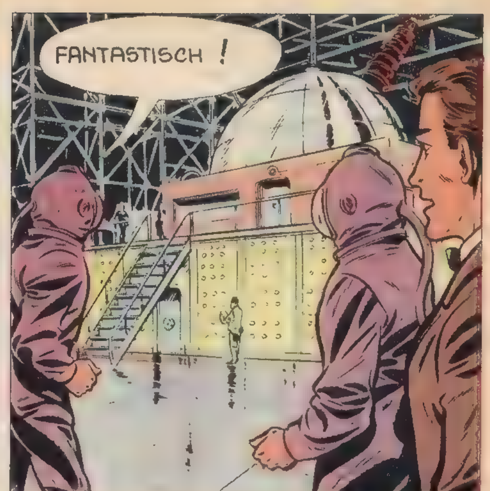
EN EEN PAAR DAGEN LATER, ZIEN WE ONZE VRIENDEN AANKOMEN BIJ DE BASIS, WAAR BELANGRIJKE ATOOMPROEVEN GEDAAN WORDEN EN WAAR HET EXPERIMENT ZAL PLAATS HEBBEN.

128

1





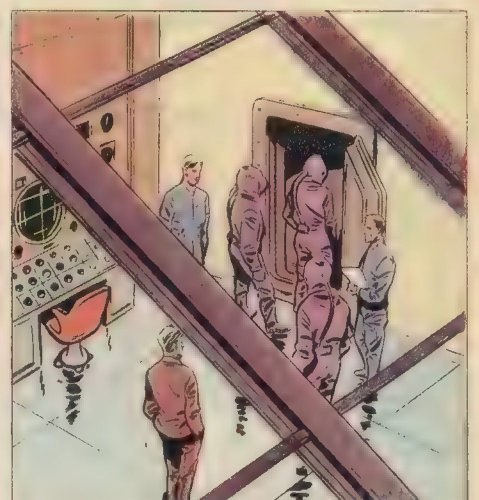














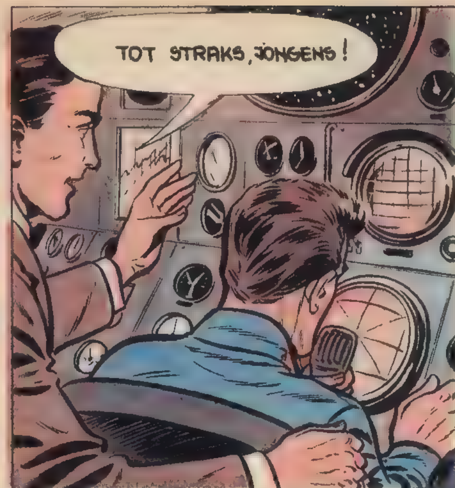
EN DE TECHNICI SLUITEN DE DEUR VAN HET TOESTEL ACHTER DE DRIE ATOOM-ONDERZOEKERS.

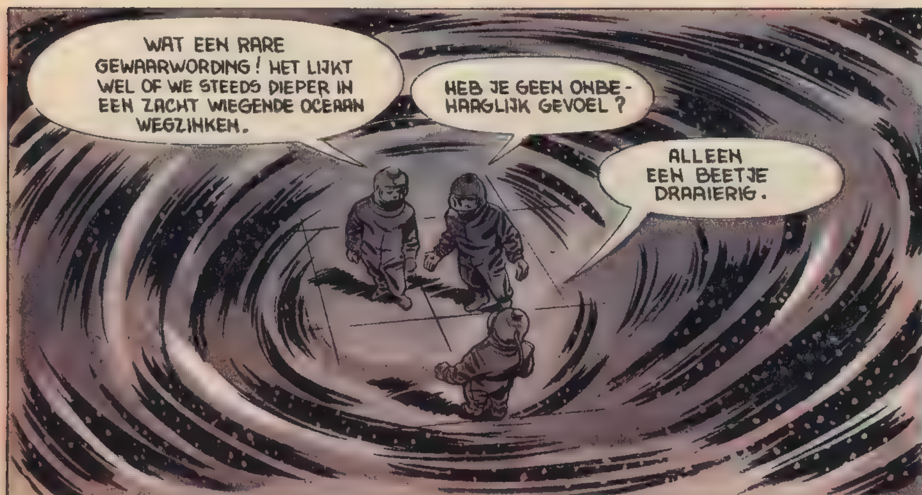


BINNEN IN DE POSITO-KLOK...











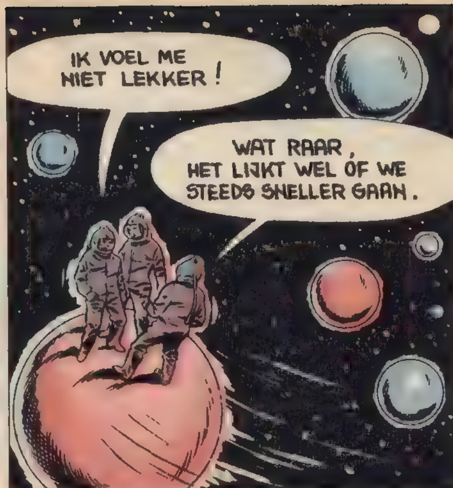









MAAR OPEENS !
IK HEB ZO HET IDEE, DAT ER IETS NIET IN ORDE IS.
KOM EENS KIJKEN...


IK VOEL ME NIET LEKKER !
WAT RAAR, HET LIJKT WEL OF WE STEEDS SNELLER GAAN.


WAAROM BRANDT DAT RODE LICHTJE DAAR ?
DE POSITONENVERSNELLER IS IN WERKING !


EEN ANTI-POSITON !
SCHIET OP ! ZET HET TOESTEL AF !


DOCTOR, WAT IS DAT VOOR EEN LICHTSTREEP ?
DAT IS EEN ANTI-POSITON ! ALS DE TECHNICI NIET GAUW INGRIJPEN, ZIJN WE VERLOREN.


LATEN WE MAAR HOPEN, MIJNHEER SAVARIN, DAT JE HET OP TIJD GEZIEN HEBT.

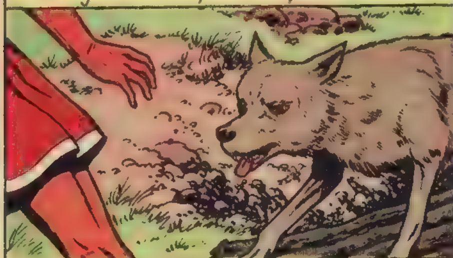

NOG ÉÉN FRACTIE VAN EEN SE-KONDE EN WE BOTSEN ER TEGENAAN.


NEEN ! WE GAAN JUIST DE ANDERE KANT UIT !


ZE ZIJN GERED !
DANK ZIJ JOU, MIJNHEER SAVARIN.

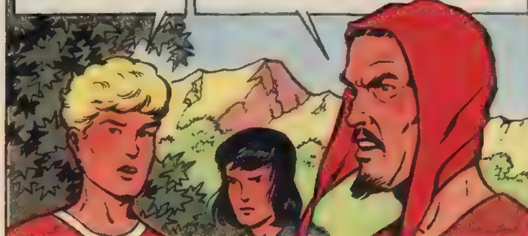

EN EVEN LATER, ZIJN ONZE VRIENDEN WEER TERUG.
GELUKKIG HEEFT MIJNHEER SAVARIN GOED OPGELET, WANT ANDERS WAREN JULLIE BESLIST NIET MEER IN LEVEN.
SAVARIN, HET WAS EEN GOED IDEE, NIET MET ONS MEE TE GAAN.
ACH, ALS IK NIET HIER WAS, OM EEN OOGJE IN HET ZEIL TE HOUDEN...
EINDE

ALEX en DE VERLOREN





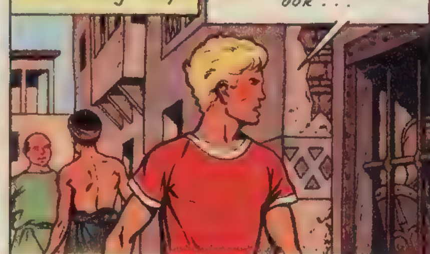




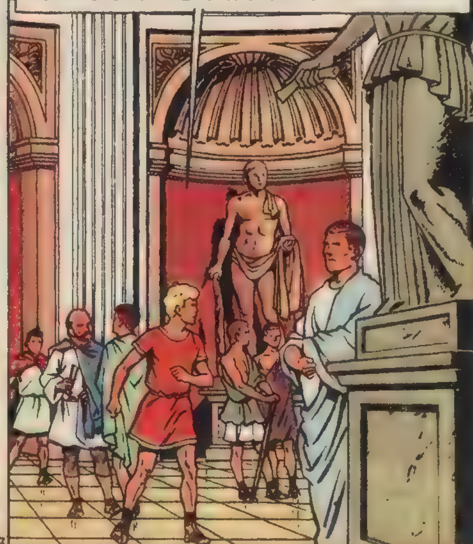












EGIOENEN

DOOR JACQUES MARTIN

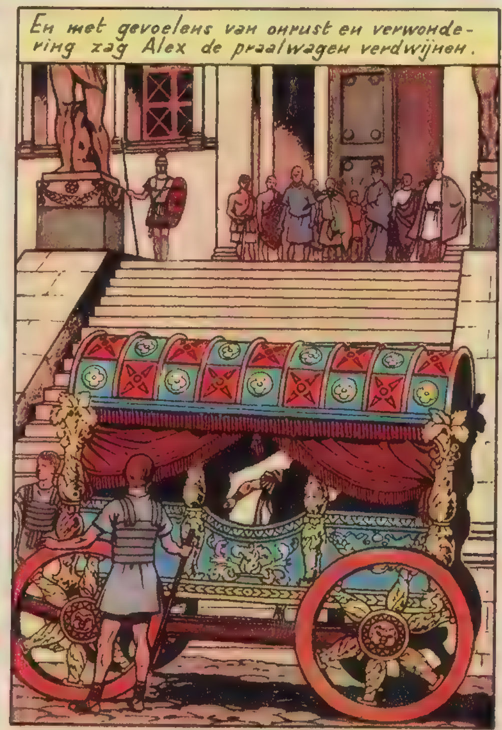


Alex heeft een wolf uit een val gered, alhoewel zijn vrienden het hiermee niet eens waren..













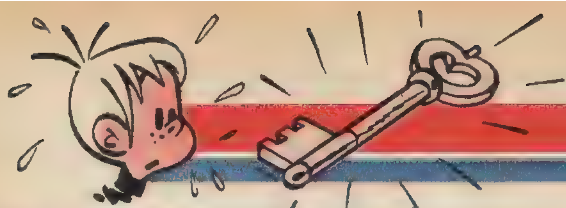












DE GOU


INDIEN JE DE SLEUTEL WIL, KOM HEM DAN HALEN!

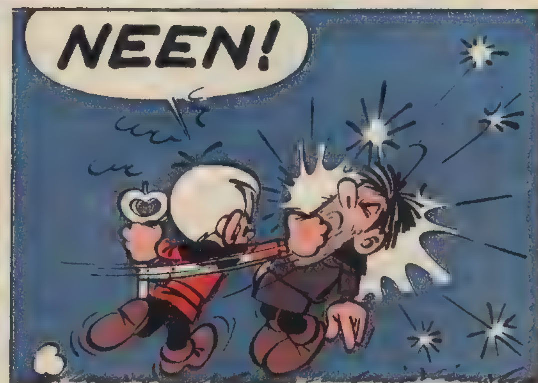

HEB JE DAT GEHOORD!
GA DE SLEUTEL HALEN!


WAAROM IK?

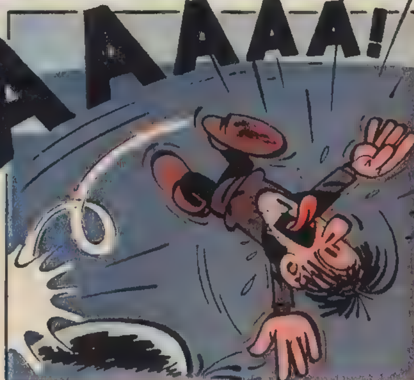

IK ZAL JE WEL LEREN GEHOORZAMEN!

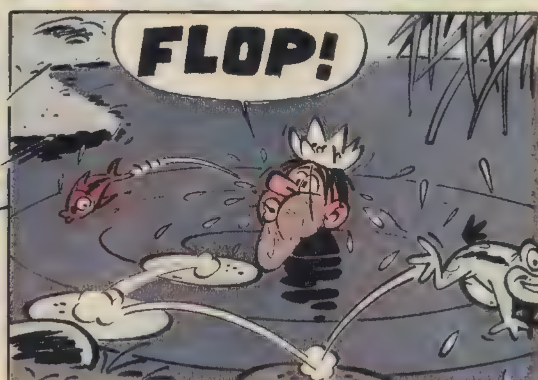

'T ZIJN ALTIJD DEZELFDEN DIE MOETEN WERKEN!


GEEF DE SLEUTEL!


NEEN!

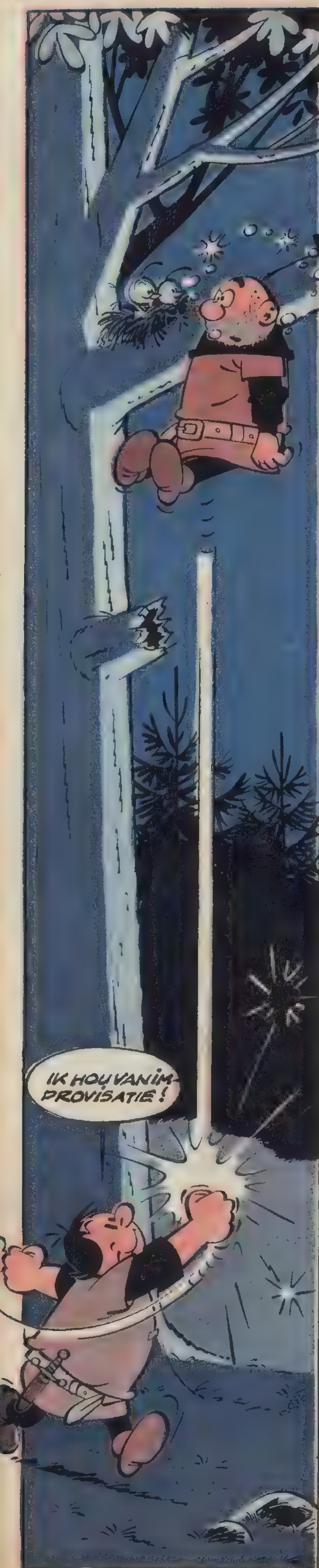



AAAAA!


FLOP!

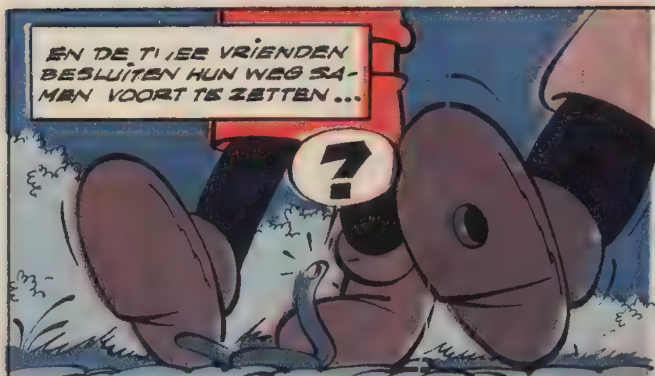

MIJN OUWETJE HEEFT ALTIJD GEZEGD: "ONEERLIJK GOED GEDIJT NIET!"
IK BEN DE DIEF! JIJ MOEST AAN DE GROND GENAGELD STAAN VAN SCHRIK... MAAR HIER ZIJN DE ROLLEN NET OMGEKEERD! HOE KAN DAT?
3

DEN SLEUTEL





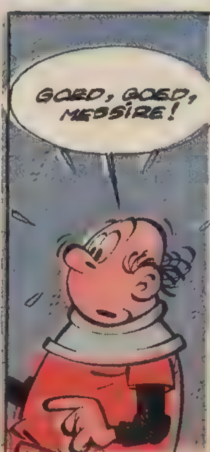














WORDT VOORTGEZET

DE OUDE ZEEBONK



EEN VERTELLING DOOR JACQUES ACAR, MET ILLUSTRATIE VAN GERI

KAPITEIN Stokvis woonde niet ver van de tuinstad « Het gezellige hoekje ». Alle kinderen daar uit de buurt kenden de oude man met zijn blauwe zeemanstrui, waarop in rode wol een anker geborduurd was, zijn zwartgerookte pijp en zijn lakense pet. Allemaal kenden zij de weg die leidde naar het « Fregat », zoals zijn bungalow heette. Als ze er op hun vrije namiddag heen renden, hadden zij daar een ontmoeting met de zee...

Als je het huis van kapitein Stokvis binnen kwam, leek het wel of je de wijde verten rook, en het was alsof ieder meubelstuk iets geheimzinnigs uitstraalde. In de grootste kamer, die hij de « Kombuis » genoemd had, was een hele verzameling instrumenten, die op zee gebruikt worden. Aan de muren hingen oude gravures, waarop men galjoenen zag op kleine blauwe golven.



Kapitein Stokvis ging temidden van zijn gehoor, dat hem met de ogen verslond, op een tros zitten. Hij stak zijn pijp aan, waarin hij tabak van de Antillen rookte en begon een van zijn spannende verhalen te vertellen. Je goed vasthoudend aan de verschansing, met zijn stevige arm om je schouders, vaar je dan met hem langs vreselijk gevaarlijke riffen, ga je aan land op paradijselijk mooie eilanden, waar je een rol katoen kunt ruilen voor een beurs vol ruwe diamanten, of je legt aan in één van die mistige havens van het Noorden, waar je in de kleine steegjes de weemoedige muziek van een accordeon kunt horen... De kapitein had alles wat er maar in deze wereld te zien valt, gezien. Ook die namiddag was de bemanning, zoals het groepje kinderen genoemd werd, weer bij elkaar in de kombuis. Maar de kapitein begon al met te zeggen :

— Vandaag kunnen jullie maar tot drie uur blijven, jongens, want ik krijg bezoek van een oude vriend.

— Heb je samen met hem gevaren ? vroeg een klein meisje met stralende ogen.

Er gleed een glimlach over het door de zon gebruinde gezicht van de kapitein. Veel herinneringen verdrongen elkaar en er flikkerde iets ondeugends in zijn ogen. En toen stond de tijd stil...

— Ik herinner me eens in Sjanghaï...

Er ging een opgewonden rilling door de kinderen. Ze vóelden zich al helemaal in het geheimzinnige Azië. En de kapitein begon te vertellen. De aandachtigste jonge luisteraar was Bruno.



Kom mee naar blz. 24


Geri

DE 8

De Vaillante-ploeg heeft reeds met succes aan enkele wedrennen deelgenome











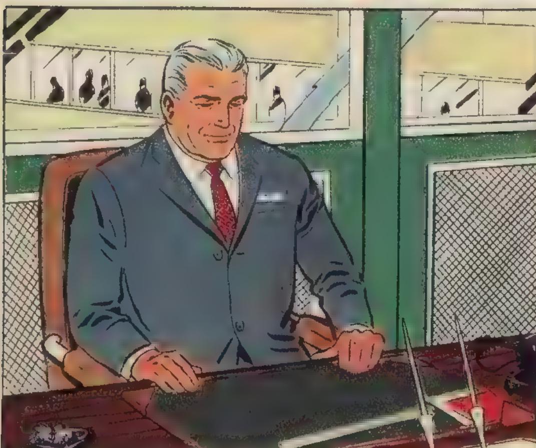














MAN

el Vaillant Michel Vaillant *door Jean Graton*

ans wacht voor de racers van Michel de beslissende proef : Luik-Sofia-Luik.

STA JE TOE DAT IK?...

DRIIIN DRII

JA, JUFFROUW... GEEF HEM ME MAAR AAN DE LIJN... JA VOORUIT MAAR! OF HEB IK HIER DAN NIETS MEER TE ZEGGEN

STEL JE DAT VOOR! DE TELEFOONJUFFROUW AARZELT OM ME HET GESPREK DOOR TE GEVEN.

HALLO, JA, IK LUISTER..... MET WIE?......

WAT?...ROZEN?... DE KLEUR?... VOOR WIE?.... VOOR MEVROUW HOE?

JA, U SPREEKT MET VAILLANT. NEEN, NIET MET JEAN-PIERRE MAAR MET HENRI! ACH ZO... U HERKENT MIJN STEM... MAAR MIJNHEER DARDENNE, VERTEL ME NU EENS, WAT WENS JE MET DIE ROZEN? HOU JE ME VOOR EEN BLOEMENVERKOPER?

ZOOO! JEAN-PIERRE HEEFT... HET WORDT LANGSOM BETER... JA, WACHT EEN OGENBLIKJE!

WEET AGNES DAT JIJ ZES DOZIJN ROZEN LAAT AFGEVEN BIJ EEN ZEKERE MEVROUW SALVA... SALVATOR?

SALVADORE! DIE DAME HUWT OVERMORGEN HAAR DOCHTER UIT EN HET IS NORMAAL DAT IK HAAR BLOEMEN LAAT AFGEVEN, TE MEER DAAR HAAR MAN EIGENAAR IS VAN EEN ZEER GROTE TAXIMAATSCHAPPIJ IN PERU EN HIJ ME ZO PAS 180 VAILLANTES HEEFT BESTELD.

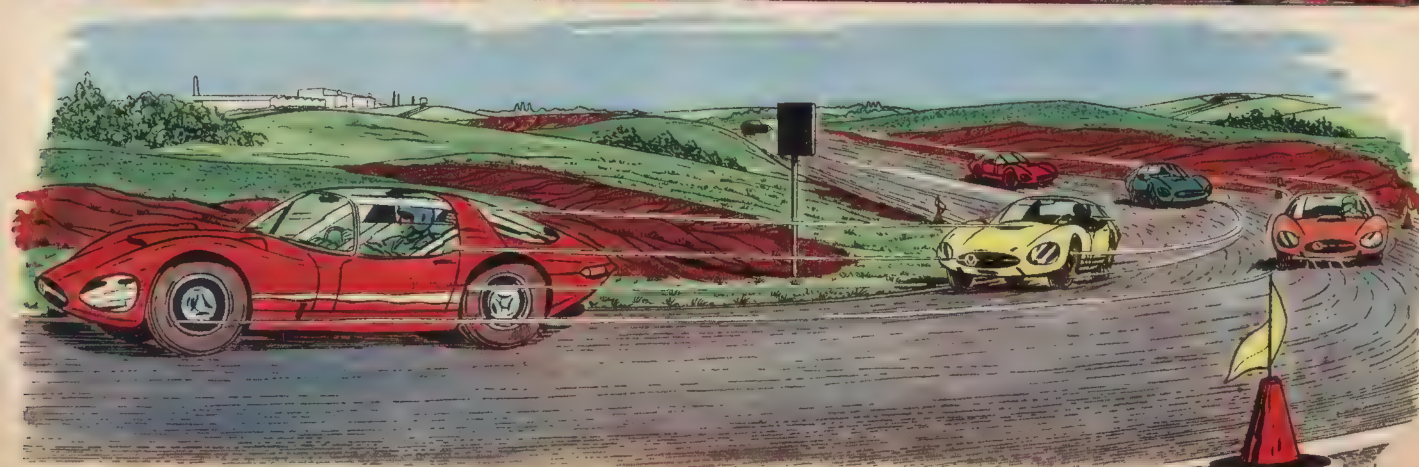
HA! NU SNAP IK HET GOED, GOED! ANTWOORD DAN ZELF MAAR

JULLIE ZIJN DUS AKKOORD? JOHNSON-VON HOMBURG, CLAES-VAN DOOREN, BRUNI-DAVIS EN DOULEAC-OLENSKY.

MOOI!

WAARAAN DENK JE, MICHEL? BEN JE HET NIET EENS MET ONS? HET IS NOCHTANS OP BASIS VAN JOUW RAPPORTEN DAT WIJ DE PLOEGEN HEBBEN GEVORMD.

OCH, IK MEENDE EVENTUEEL... MAAR NEEN! JULLIE HEBBEN BESLIST GELIJK! LATEN WIJ HET ZO HOUDEN! WIL ME THANS VERONTSCHULDIGEN, IK MOET NAAR MIJN JONGENS!



WORDT VOORTGEZET



DE OUDE ZEEBONK

Vervolg van blz. 20

Tussen hem en de kapitein bestond er een soort zwijgzame band, een soort geestesverwantschap; Bruno wilde namelijk zeeman worden.

Plotseling sloeg de klok drie uur en meteen stond de kapitein op :

— Nu moeten jullie weg. Ik zal jullie volgende week woensdag de rest vertellen.

De kinderen stonden met tegenzin op. De kapitein liet ze achter op een verlaten eiland, waar alléén maar kannibalen woonden. Ze waren hier samen met hem aangespoeld na een opwindende schipbreuk en een hele lange week zouden ze nu in onzekerheid gelaten worden.

Hoe zouden ze nu weer in de bewoonde wereld moeten komen. Dat was de vraag.

De meisjes en jongens liepen in groepjes de holle weg af, terwijl ze opgewonden praatten over alles wat ze net gehoord hadden.

— De kapitein is een echte zeerot en hij zal er ook ditmaal wel uitkomen ! verzekerde de kleine Margriet.

— De kapitein heeft wel meer pijlen op zijn boog ! vond Truusje, die altijd « Krullekopje » genoemd werd.

Plotseling bleef Bruno staan.

— Ik heb mijn atlas laten liggen. Ik zal gauw even terug lopen naar het Fregat. Loop maar alvast door. Ik kom wel naar je huis, zei hij tegen een van zijn vrienden.

Toen hij bij het Fregat aankwam, zag hij een kleine dikke man door het tuinhekje gaan en de kapitein deed de deur al open.

— Zo, binnenschipper, hoe gaat het ermee ? hoorde hij de onbekende uitroepen, de kapitein geestdriftig op de schouder kloppend.

— Goeiedag, beste kerel !... Heb je iets laten liggen, Bruno ? vroeg hij een beetje in de war gebracht.

— Mijn ouwe vriend ! zei de kleine man, zichtbaar ontroerd. Het is al zo lang geleden. Herinner je je nog ?...

— Ja, ja, daar kunnen we direct wel over praten, zei de kapitein, hem vlug in de rede vallend, terwijl hij hem naar de kombuis duwde.

Bruno ging er, zo gauw hij zijn atlas had, vandoor. Hij was erg in de war. Er klopte iets niet. De woorden van de onbekende kwamen hem weer voor de geest en plotseling begreep hij, wat er aan de hand was. Bruno durfde deze gedachte niet uitspreken. De onbekende was wel degelijk de bezoeker, waar de kapitein over gesproken had. De man waarover hij deze middag de avonturen van verteld had, de blonde atleet, die op zijn knie een ijzeren balk in tweeën kon breken.

Nu ontdekte Bruno plotseling, dat de kapitein een leugenaar was ! De teleurstelling van de jongen veranderde in woede. De kapitein had ze dus alleen maar voor de gek gehouden. Hij zou zich daar nu wel over vermaken, samen met die vriend van hem, die net zomin als hijzelf, ooit een voet op een échte boot gezet had. Al die avonturen waren alleen maar leugens. Bruno besloot dan ook zich te wreken !

Het was een opwindende week en de volgende woensdagmiddag was hij ook aanwezig in het Fregat. Hij had medelijden met zijn vrienden, die ongeduldig waren om de rest van het verhaal te horen. MAAR HIJ WIST HET ! en de kapitein WIST OOK, DAT HIJ HEM DOOR HAD !

De jongen werd verrast door het verslagen gezicht van de oude man. Hij liep niet meer zo rechtop als eerst en de gebruinde kleur was van zijn gezicht verdwenen. Hij zag eruit alsof hij niet geslapen had.

— Hij heeft natuurlijk berouw, dacht de jongen. Wat een gemene leugenaar.

Maar hij zou nog wel zien !

De kapitein beet wat nadenkend op zijn pijp, die uit was gegaan. Hij leek helemaal in gedachten verzonken.

— Vertelt u nu verder ! vroeg Krullekopje.

Het leek wel of de kapitein uit een droom ontwaakte :

— Ja, hoe het afloopt... alstublieft...

De kinderen voelden wel dàt er iets was en ze keken elkaar ongerust aan.

— Bent u ziek, kapitein ?

— Nee hoor, met mij is alles in orde...

Bruno had een binnenpretje maar zei niets.

— Vertelt u nu, vroegen de kinderen nu allemaal.

— Als ze het eens wisten, dacht Bruno met medelijden.

De kapitein stotterde een beetje en schraapte een paar keer zijn keel. Hij keek verward naar Bruno, maar deze verroerde zich niet en liet niets merken. De kinderen moesten hem eraan herinneren waar hij de vorige keer met zijn verhaal gebleven was, — want en dat was wel het toppunt — de kapitein wist het niet meer !

Bruno was van plan, de kapitein gewoon te laten vertellen, maar hem midden in zijn verhaal in de rede te vallen en te vragen : « Kapitein, vertelt u mij eens, wat is eigenlijk een binnenschipper ? »

De kapitein begon een beetje aarzelend te vertellen. Hij moest naar zijn woorden zoeken en het was ook niet zo spannend. Maar langzaamaan kwam hij toch op gang en werd zijn verhaal ook levendiger.

De kinderen luisterden als betoverd... Toen Bruno zag hoe al deze gezichtjes gespannen luisterend naar de kapitein opgeheven waren, begon hij toch een beetje te twijfelen. Was de kapitein eigenlijk wel een doodgewone leugenaar ? Was hij eigenlijk niet veel meer een soort dichter ? Kon je eigenlijk wel boos blijven op een verteller, die zulke prachtige verhalen kon verzinnen ? Mocht hij zijn vriendjes de heerlijke uren, die deze oude man hen gaf, wel afnemen ?

De kapitein vertelde lang door en Bruno viel hem niet in de rede. Had hij tenslotte niet aan hem, zijn steeds sterker wordende roeping te danken ? Toen de kapitein de kinderen bij de deur uitliet, keek hij Bruno lang aan en op die manier beloofden ze elkaar er nooit over te zullen spreken.

De jongen was hierover heel trots. De saamhorigheid van zeelieden onder elkaar is niet voor niets spreekwoordelijk !

EINDE

ATHENE ten tijde van PERIKLES

TEKST: Y. DUVAL
TEKENINGEN: L.& F. FUNCKEN

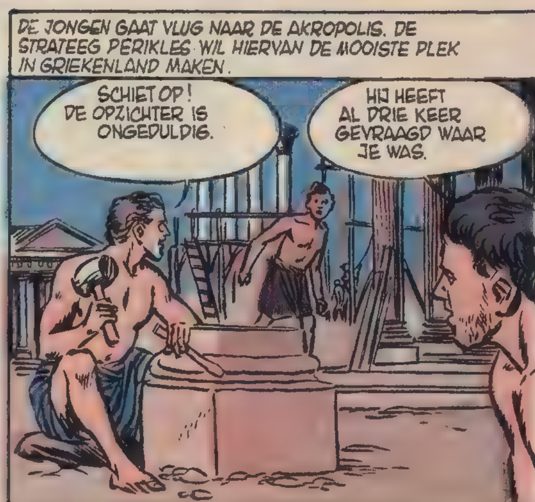






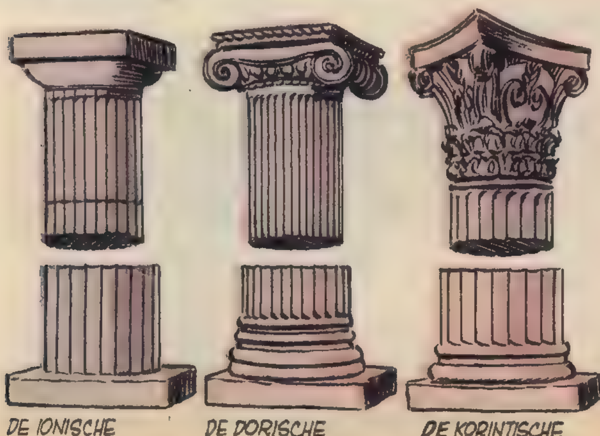








DE DRIE BOUWORDES IN DE GRIEKSE ARCHITECTUUR.



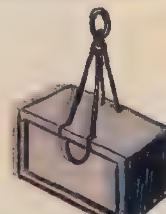
SYSTEMEN VOOR HET OPHIJSEN EN VASTMAKEN.



EEN . TONYORANG . STUK VAN EEN ZUIL, MET UITSTEEKSELS VOOR HET OPHIJSEN. DE GLEUVEN WAREN VAN BOVEN EN ONDER AL EEN BEETJE UITGEHAKT EN WERDEN, NADAT HET BLOK OP ZIJN PLAATS GEZET WAS, AFGEMAAKT.



OPHIJSEN MET DE STEENTANG.



OPHIJSEN DOOR HET MAKEN VAN INKEPINGEN IN DE ZIJKANTEN.



VASTZETTEN DOOR MIDDEL VAN BRONZEN KRAMMEN.





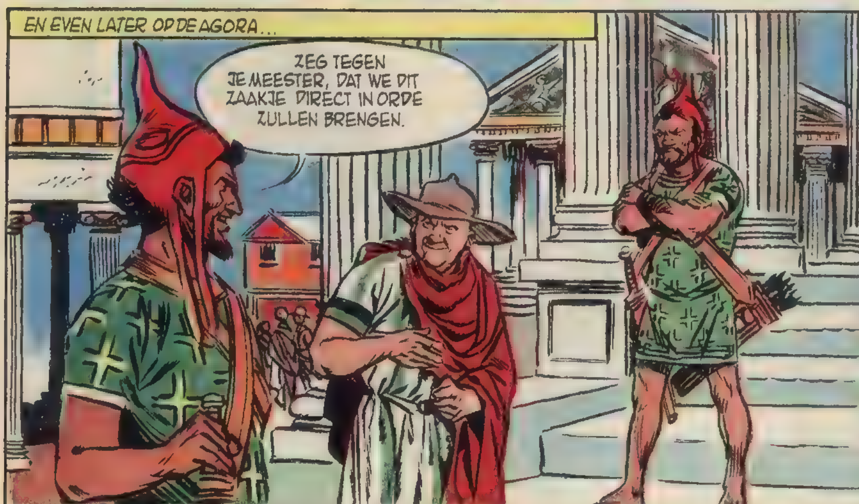








(1) EEN SOORT POLITIEKORPS IN ATHENE, OPGERICHT IN 476 V. CHR.

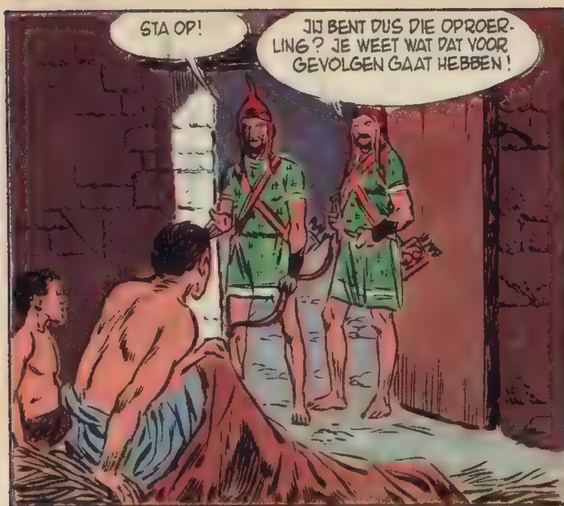




GEBRUIKSVOORWERPEN VAN DE GRIEKEN

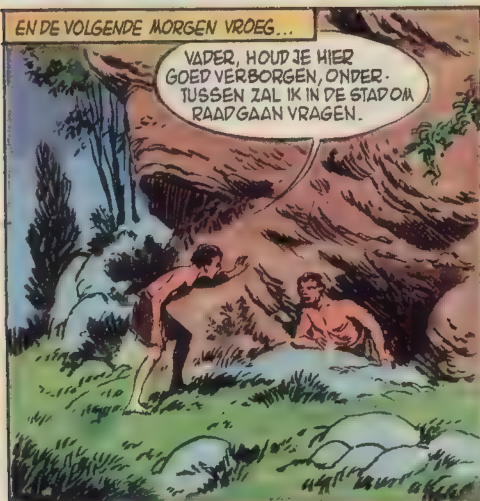


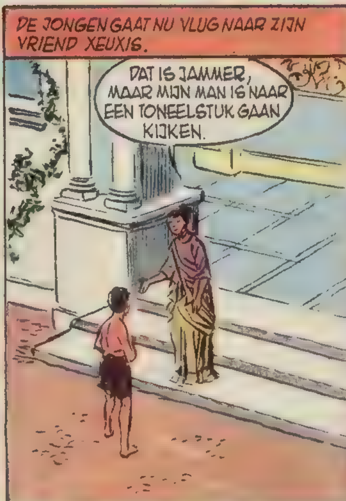
NEEM DEZE VIER PAGINA'S UIT KUIFJE.

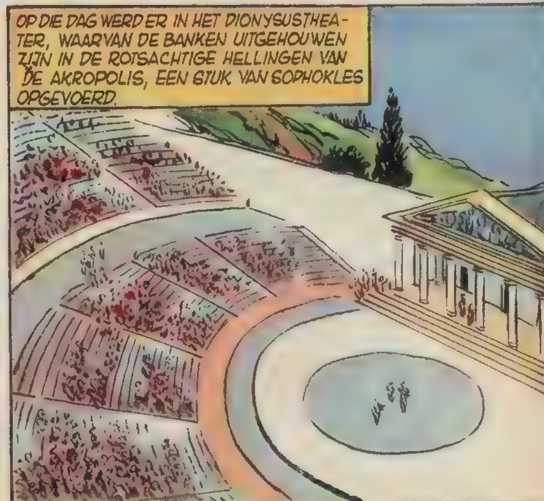








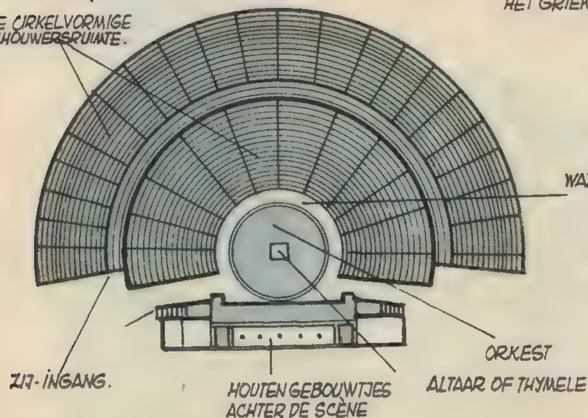




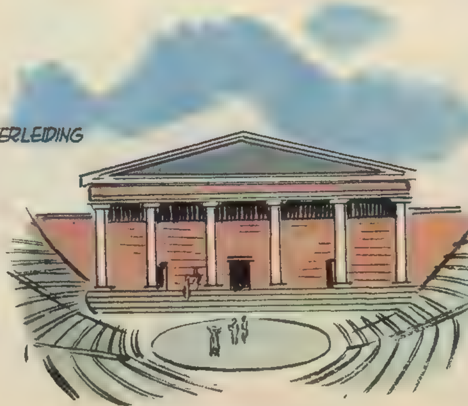




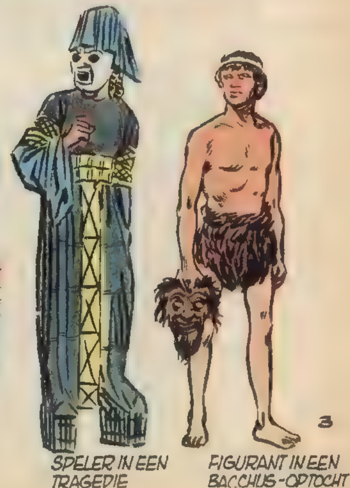
HET GRIEKSE THEATER



PLATTEGROND VAN EEN GRIEKS THEATER



EEN GRIEKS THEATER

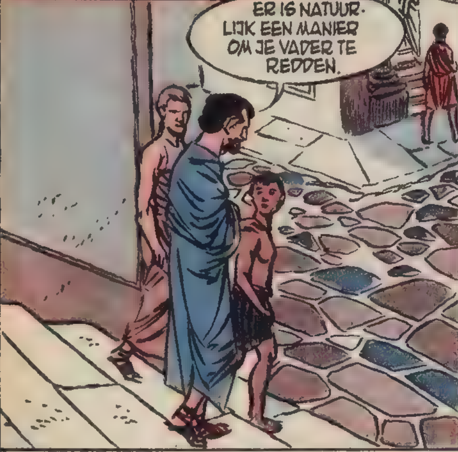


SPELER IN EEN TRAGEDIE

FIGURANT IN EEN BACCHUS-OPTOCHT

3

...VORMEN EEN PRACHTIGE DOKUMENTATIE !

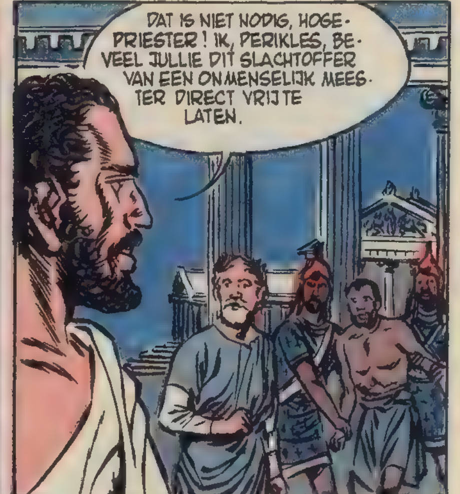
















AKROPOLIS TE ATHENE - OVERZICHT EN DOORSNEE



DE AKROPOLIS TEN TIJDE VAN PERIKLES.



DIT STANDBEELD WERD IN 1880 BIJ VARVAKEION GEVONDEN. HET IS EEN VAN DE BEROEMDSTE AFBEELDINGEN VAN ATHENA "NIKE", OOK WEL ATHENA PAR-THENOS GENAAMD. PHIDIAS HEEFT HET BEELD GEMAAKT VOOR HET PARTHENON, UIT GOUD EN IVOOR. HET BEELD HAD MET HET VOETSTUK EEN HOOGTE VAN 15 M.

Volgende week : **VERRADEN DOOR HAAR POPPEN**



JEAN GRATON
praat met ons over
MICHEL VAILLANT

VERVOLG VAN PAGINA 11

gelui zie, dan stel ik hen steeds enkele vragen. Maar gewoonlijk zijn ze schuchter. Ze antwoorden niet zo oprecht en spontaan als ze dat wel zouden willen doen. Ik verkies dan ook veruit de brieven. Die brieven bevatten soms interessante kritieken. Over het algemeen echter schrijft men om me te zeggen dat men van Michel Vaillant houdt, dat hij een vriend is. Men vraagt me ook tekeningen van auto's, foto's en handtekeningen.

— *De lezers interesseren zich dus voor Michel Vaillant en alles wat hem raakt?*

— Ja, ze interesseren zich voor Michel en ook voor zijn familie. Ik heb brieven ontvangen met nieuwjaarswensen voor de ganse familie Vaillant. Men schrijft ook dat Michel zijn vader niet al te veel zorgen mag geven... Men gelooft dus werkelijk in de held en in zijn familie. Onlangs ontving ik een brief van een jongeman die zijn dienstplicht volbrengt : « Binnen enkele maanden word ik gedemobiliseerd. Ik houd van wagens. Heb je geen plaatsje voor mij in de Vaillant-fabrieken ? » Ik vernam ook dat een moeder een woordenwisseling had met haar zoon, want deze laatste beweerde mordicus dat hij de Vaillant-fabrieken te Parijs met eigen ogen gezien had !

— *Heb je plannen voor de onmiddellijke toekomst?*

— Voortgaan met Michel Vaillant ! Verhalen tekenen en... er komt misschien een film !

— *Een film?*

— Ja, een echte film met acteurs. Op dit ogenblik kan ik er echter nog niet meer over vertellen !

— *Ken je een filmacteur die bekwaam is de rol van Michel Vaillant te spelen?*

— Ja, er zijn er een hele reeks. Ofwel moet de acteur sprekend op Michel gelijken, ofwel moet hij helemaal anders zijn.

— *En vermits het tamelijk moeilijk is het sprekend portret te zijn van Michel Vaillant...*

— ... zou het beter zijn dat de filmheld gekozen wordt omwille van zijn sportieve kwaliteiten en om de sympathie die hij zou kunnen opwekken !

— *Heb je nog andere plannen?*

— Ja, in de volgende twee weken zou ik het onderwerp moeten vinden voor een nieuw tekenverhaal met Michel Vaillant.

— *Terwijl je een verhaal tekent, denk je dus niet aan het volgende?*

— Ik tracht van het niet te doen ! Doe ik het wel, dan kan ik niet meer slapen...

— *En heb je, naast je plannen, ook nog wensen?*

— Ja, ik zou wel eens graag een lange vakantie willen nemen. Een maand bv... Een ganse maand zonder aan iets te denken ! Wat een heerlijke droom is dat !

— *Je gaat toch met vakantie?*

— Ja, wij gaan een maand naar zee met de jongens, maar voor mij is dat geen vakantie !

— *Ik dank je zeer hartelijk, Jean Graton, maar ik zou nog een paar algemene vragen willen stellen.. Hou je van dieren? Heb je huisdieren?*

— Neen, ik heb geen tijd om me er mee bezig te houden !

— *Pik je soms een bioscoopje?*

— Zeer zelden ! Ik heb geen tijd om naar de bioscoop te gaan. Daar ik zeer zelden uitga heb ik me zonet een televisietoestel aangeschaft.

— *Is er een TV-programma waar je speciaal van houdt?*

— Ja, hoor ! Het Rugbytornooi der 5 Naties !

— *Steeds weer de sport!*

— Ja... ja !

— *En de muziek?*

— Ja, soms. Ik houd van goede zangers als bv. van Leo Ferré. Voor het overige, als verstrooiing wel een stukje « genremuziek »...

— *Nog een laatste vraag : heb je een hobby die je je beroepsbezigheden doet vergeten?*

— Ja.

— *Mogen wij weten welk hobby?*

— Ik doe baby een droge luier om !

Op die woorden hebben wij afscheid genomen van Jean Graton. Natuurlijk hebben wij hem ook nog voor de toekomst veel, veel geluk en succes toegewenst !



De capsule, waar Charlie inzit, is teruggevonden.

Met Kuifje naar de Bios

"MOON PILOT"

MET TOM TRYON EN DANY SAVAL
EEN ENORM GEESTIGE EN... ACTUELE FILM

« Poging geslaagd », « Poging mislukt », « Venus geeft haar geheimen prijs », « Weldra zal de eerste mens op de maan landen... »

Deze krantenkoppen worden iedere dag door miljoenen mensen gelezen, die nu gaan dromen van een reis naar de maan, Mars of Venus.

De filmindustrie heeft niet achter willen blijven en met de film « Moon Pilot » zul je je uitstekend vermaken. Denk even : Een ruimtevaarder, die in gevecht geraakt met een bewoonster van de ruimte. Dat is toch wel wat ongewoon ! Vooral omdat... maar lees de inhoud liever.

Op de beroemde luchtbasis Mc Card bereidt men de lancering voor van de eerste bemande kunstsatelliet, die 'n tocht om de maan zal maken. Generaal **Vanneman**, die het hoofd is van deze interplanetaire onderzoekingstochten, controleert op de televisieschermen van de controlekamer aandachtig alle onderdelen van de voorbereiding op deze tocht.



Charlie, wat ben ik blij je weer te zien!

De tocht slaagt en na de twee zijden van de maan gezien te hebben, keert het projectiel, waarin zich één passagier bevindt, namelijk de aap Charlie, naar de basis terug.

Vanneman is tevreden, want nu kan hij het vertrek van de éérste man naar de maan aankondigen. Tijdens een diner biedt **Rich Talbot** zich als vrijwilliger aan. (We moeten er wel bij vertellen, dat Rich, op de vraag wie er als vrijwilliger naar de maan wilde gaan, het eerst is opgestaan, omdat Charlie hem met een vork in een nogal vlezig lichaamsdeel prikte).

Rich vertrekt per vliegtuig en heeft een vreemde ontmoeting met een knappe jongedame, die **Lyrae** heet.

Rich denkt dat ze een spionne is en vraagt per radio aan Vanneman om hulp. Hij wordt dan onder bewaking in een hotel ondergebracht; maar Lyraé laat zich kennelijk niet door muren weerhouden, want ze verschijnt al gauw weer op het toneel. Ze ontvoert Rich en zegt hem, dat hij gedood zal worden door cosmische stralen als hij er niet op staat, dat het ruimteschip met een bepaalde beschermende stof bekleed zal worden, waarvan zij de samenstelling kent.

Ondertussen zoekt het hele politieapparaat van de Verenigde Staten naar de verdwenen ruimtevaarder. Rich belt de generaal op om hem zijn voorwaarden te stellen. Hij wil dat er een beschermende laag antiproton op het ruimteschip aangebracht wordt voor hij vertrekt, anders zal er geen ruimtevaarder ter beschikking staan !

Vanneman doet het en Talbot vertrekt naar de maan.

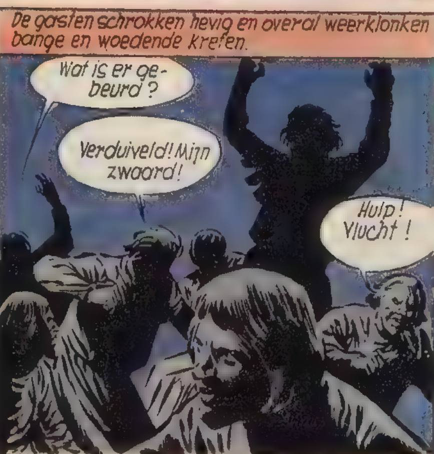
Een echt spannende reis die niet zonder avonturen verloopt !

door L. & F. FUNCKEN

De EED van de

















BOOGSCHUTTER

Terwijl Johan en zijn gezellen tafelen in het kasteel van graaf Andelot, geeft een geheimzinnige boogschutter een bevel...



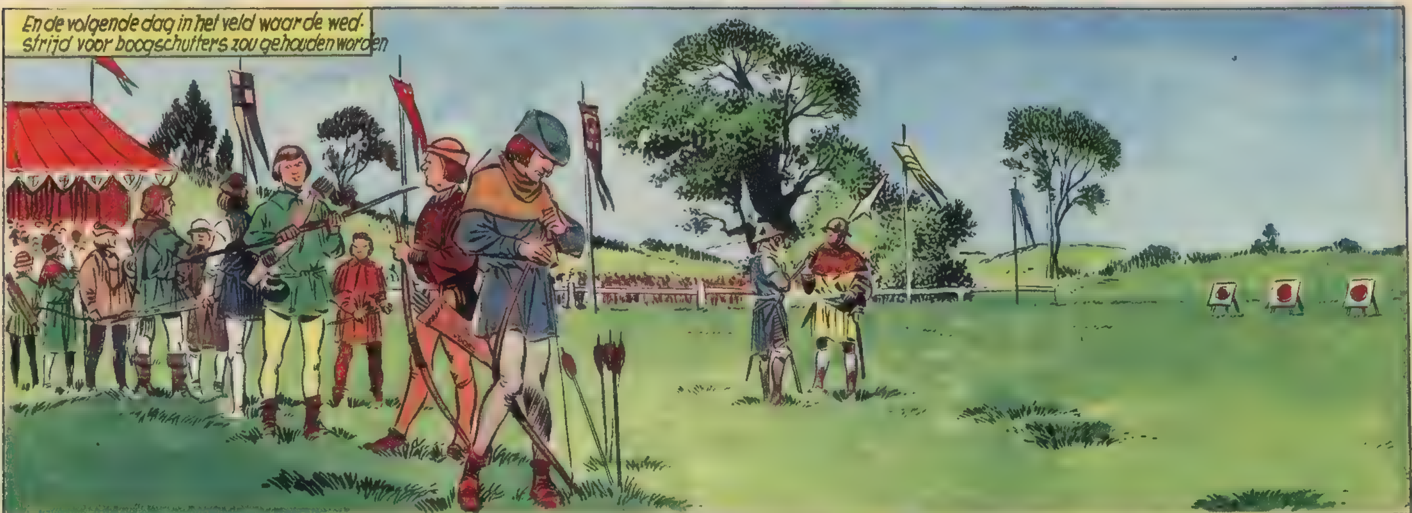


















WORDT VOORTGEZET

TE PAARD, JONGELUI !

TEKST EN ILLUSTRATIE : REM

HOOFDSTUK I : HIPPOLOGIE (1e DEEL)

De rijsport is een gezonde en verstandige ontspanning die niet alleen voor een harmonische lichamelijke ontwikkeling zorgt, doch tevens de wilskracht verheft.

JOHANNES XXIII

HET ligt niet in onze bedoeling jullie een cursus in het paardrijden te geven. Al doende leert men, zegt het spreekwoord en dat is toepasselijk voor alles wat de rijsport betreft. Wie ruiter wil worden, moet eerst leren paard rijden ! Maar bij paardrijden komt er meer kijken dan alleen wat techniek. Een paard is een levend wezen en van elke ruiter of paardenliefhebber mag een bepaalde kennis op hippisch gebied vereist worden. Wie paard rijdt moet de kwaliteiten en gebreken van zijn paard kennen om zich vertrouwd te maken met het dier en om het zo ver te brengen, dat het paard een vriend wordt.

DE KENNIS VAN HET PAARD

De kennis van het paard noemt men HIPPOLOGIE. Hippo van het Griekse hippos, wat paard betekent, en logie van het Griekse logia, wat leer of kunde betekent.

Het paard wordt in drie delen verdeeld : de voorhand, de middenhand en de achterhand.

1. De voorhand omvat het hoofd en de hals tot aan de schoft, de schouders, de borst en de voorste ledematen.
2. De middenhand is het gedeelte tussen de schoft en het kruis en omvat de rug, de flanken en de buik.
3. De achterhand omvat het kruis en de achterste ledematen.

Het is makkelijk die drie delen te onthouden vermits alles wat zich vóór de ruiter te paard bevindt tot de voorhand behoort, het gedeelte waarop de ruiter zit de middenhand is en alles wat zich achter de ruiter bevindt de achterhand.

Die drie grote delen van het paard kunnen op hun beurt onderverdeeld worden. Je kan de bijzonderste onderdelen op de tekening vinden.

Tracht de verschillende onderdelen uit je hoofd te tekenen en zet er de juiste naam naast. Je zal na een poosje merken dat je helemaal geen last meer hebt ze te onthouden.

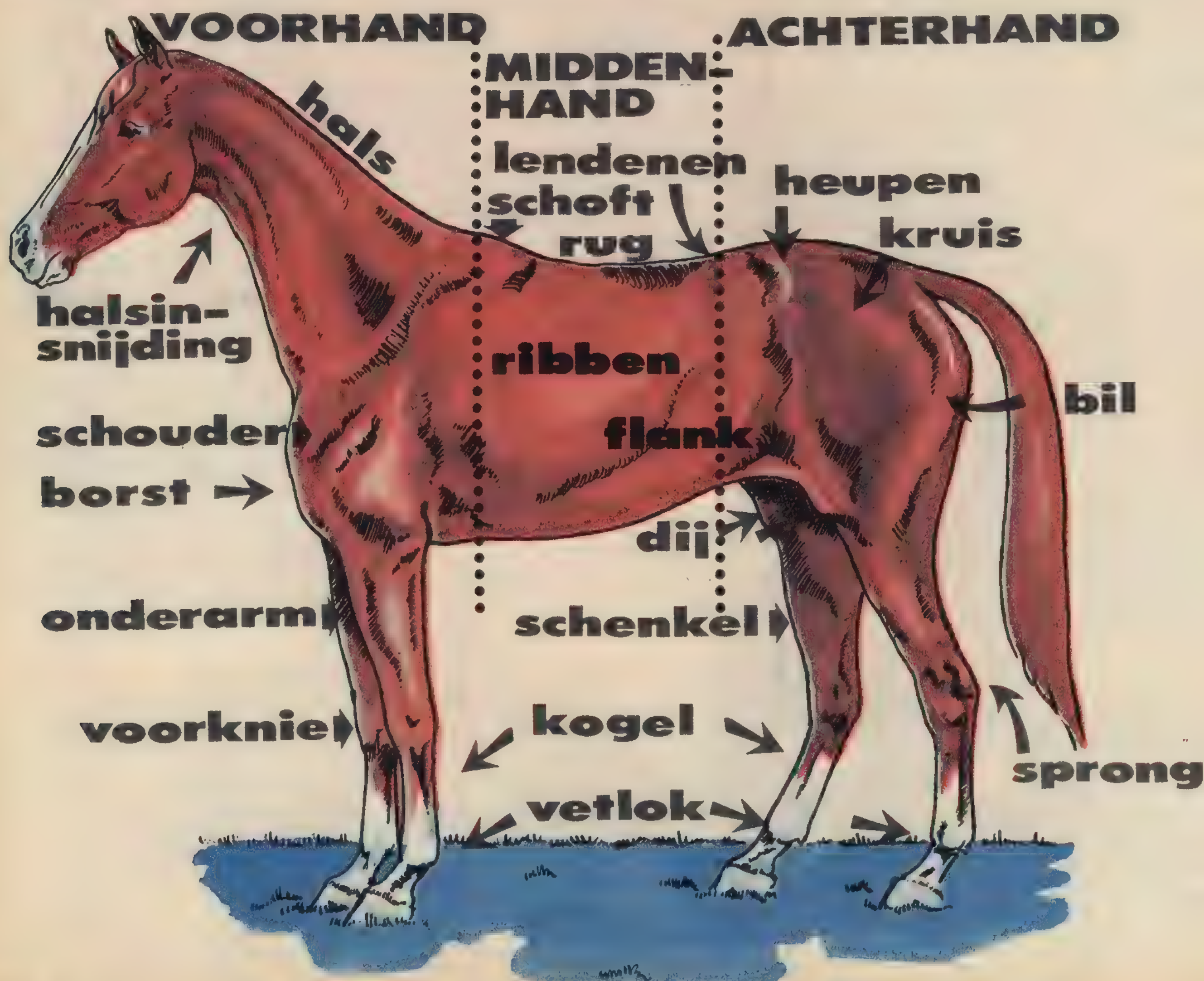
Niemand lijkt op zijn buur en ieder mens heeft zijn eigen karakter. Zo is het ook met paarden. Elk paard onderscheidt zich van een ander door een exterieurkenmerk en zijn eigen temperament.

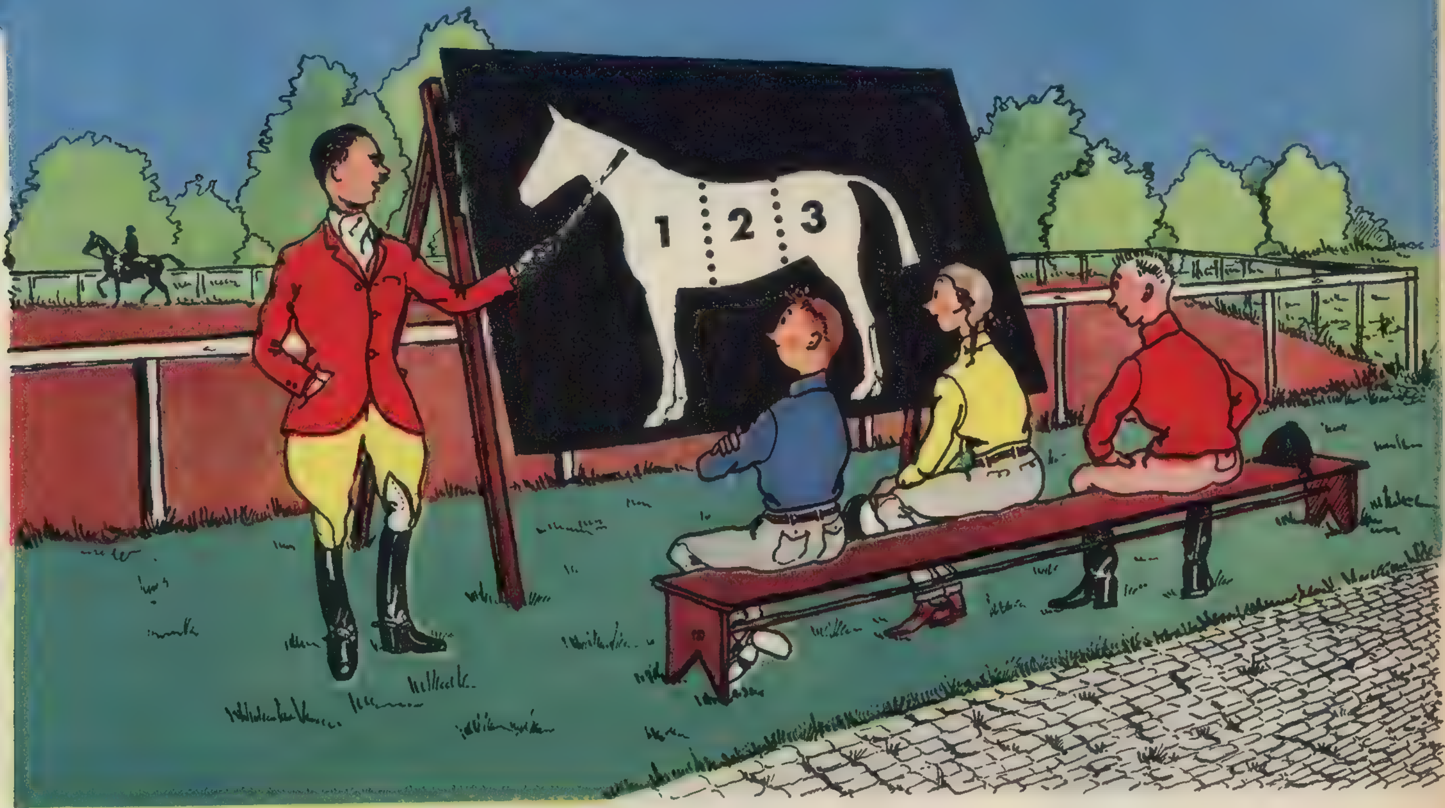
Het karakter van de mens weerspiegelt zich in zijn gelaat en dat van het paard in zijn ogen en in de trekken van zijn hoofd.

Daarom moet je steeds allereerst naar het hoofd van een paard kijken. De uitdrukking van zijn blik, de bewegingen van zijn oren en het trillen van zijn neusvleugels kunnen je heel wat over het karakter van het paard leren en je helpen nader kennis met hem te maken.

We kunnen een hele reeks typen van paardehoofden onderscheiden. Hier volgen enkele van de meest voorkomende hoofdtypen.

Het RECHTE HOOFD duidt meestal op een Arabische afstamming. De paarden hebben een groot uithoudingsvermogen en zijn zeer sierlijk van bouw. Hun oren zijn kort, doch staan mooi rechtop en hun ogen met een heldere en sprekende blik.





Het RAMSHOOFD is een naar buiten toe bolvormig hoofd. Het bolvormig hoofd is eveneens een raskenmerk.

Vroeger werden de paarden met een ramshoofd vooral gezocht voor het trekken van luxe-rijtuigjes en voor parades.

Het SCHAAPSHOOFD is een naar binnen toe bolvormig hoofd. De paarden met een schaapshoofd hebben een zeer uitdrukkingsvolle profiellijn.

Van paarden die een naar beneden gebogen profiellijn hebben, zegt men dat ze een SNOEKSHOOFD hebben. Hun hoofd is lang en smal en de ogen staan hoog ingeplant. Paarden met een snoekshoofd zijn zelden mooi, doch zeer fijn.

DE HAARKLEUR

Men spreekt nooit van de huid of de vacht van een paard, maar van zijn haarkleur. Met de haarkleur van een paard bedoelt men eveneens de kleur van manen en staart. Er bestaan een heleboel verschillende haarkleuren.

Globaal gezien bestaan er niet minder dan zestig verschillende haarkleuren en we zullen ons dus in dit praatje tot de voornaamste beperken.

We verdelen de haarkleuren van het paard in éénkleurige en gemengdkleurige.

Eénkleurige paarden hebben dezelfde kleur dekharen als manen en staart. Gemengdkleurige paarden hebben dekharen van een bepaalde kleur en manen, staart en benen die donkerder getint zijn.

Wie zich in het probleem van de haarkleuren wil verdiepen, moet weten dat er paarden bestaan met drie en meer verschillende haarkleuren. Maar ook hier zullen we ons weer tot de meest voorkomende haarkleuren beperken.

EENKLEURIGE

Eénkleurige paarden zijn meestal bruin, vos, zwart.

Het bruine paard kan zwartbruin, kastanjebruin, reebruin, geelbruin, donkerbruin en roodbruin zijn. Paarden met een roodbruine haarkleur noemt men vossen en dan onderscheiden we weer roodvossen, leemvossen, koolvossen (zeer donker), donkere vossen en koffievossen. Een donkere vos met lichte staart en manen is een zweetvos en een vos met goudbruine dekharen is een goudvos.

Onder de zwarte paarden herkennen we gitzwarte en vaalzwarte paarden.

Zwarte paarden zijn zeldzaam en de zomer- of vaalzwarten krijgen in de zomer rossige dekharen op de benen.

Koolzwart is zwart zonder glans en een zwartbruine is zwart noch bruin. Een zwart paard dat alleen bruine dekharen aan de neus heeft, noemt men een kopersnuit.

Zwarte paarden lijken meestal gespierder dan ze in werkelijkheid zijn, terwijl een bruin of ros paard er fijner van bouw zal uitzien ondanks het feit dat het flink gespierd is.

DE GEMENGDKLEURIGE

Gemengdkleurige paarden zijn meestal ros met bruine haren tussen de dekharen en zwarte manen. We onderscheiden weer :

Lichte roodbruine.

Donkere roodbruine, meer vos dan bruin.

Verder de bovengenoemde vossen met zwarte manen en staart.

Indien er zich tussen de dekharen grijze of witte haren bevinden, spreekt men van stekelharigen en indien de grijze of witte haren overheersen van schimmels.

We moeten nog enkele speciale soorten vernoemen die veelvuldig voorkomen zoals :

De bruinschimmel, een wit met bruin gevlekt paard.

Een bonte heeft grote witte vlekken afgewisseld met bruine of zwarte vlekken en is dan een zwart- of bruinbonte.

Een paard met een muisvale kleur is een Tarpaan.

Een grijs paard met grote witte vlekken is een geappeld paard.

De gele of isabelle hebben lichte dekharen met een donkere onderhuid en lichte manen, staart en hoeven.

Het WITTE PAARD zullen we even apart behandelen.

Witgeboren paarden zijn zeer zeldzaam. Het zuiver witte paard heeft een lichtrode, doorschijnende huid. Witte schimmels zijn grijs of zwart geboren paarden met witte wenkbrauwen die op latere leeftijd grijs en later wit worden.

De witte paarden van de voormalige Hofrijschool te Wenen, bekend als de Spaanse Rijschool, zijn Lippizaners en behoren tot de laatste categorie.

Ook de seizoenen oefenen een invloed uit op de kleur van de dekharen. In de zomer verkleuren sommige dekharen.

Een gezond en degelijk gevoed paard heeft korte, glanzende dekharen.

Naast de haarkleuren kunnen we nog de volgende raskenmerken onderscheiden.

WORDT VOORTGEZET

Wie zich interesseert voor de ruitersport, kan ons schrijven. Al je vragen zullen beantwoord worden.


JILL en JUM
BAS SIST
door JO-ËL


EEN SNAARINSTRU-MENT IS ZO POËTISCH...


EEN BLAASINSTRUMENT IS NIKS WAARD!
DIDOE BLADOEDOE DIEDOE

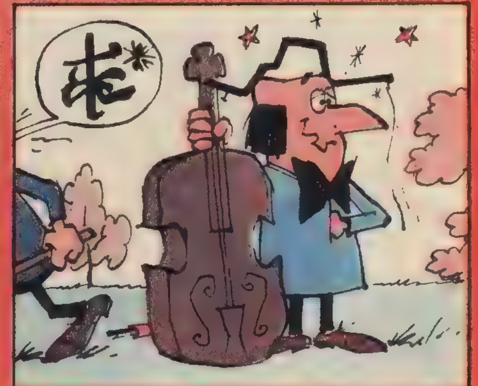

JE MOET...


DE STRIJKSTOK...

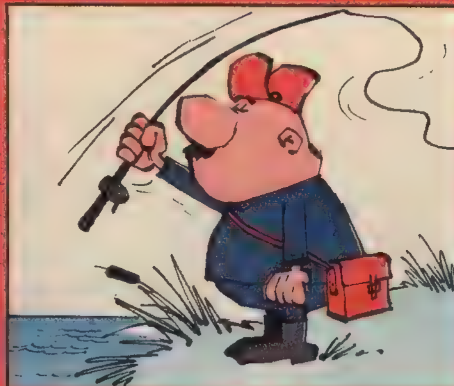

KUNNEN HANTEREN...
!


HIJ KOMT WEER ...

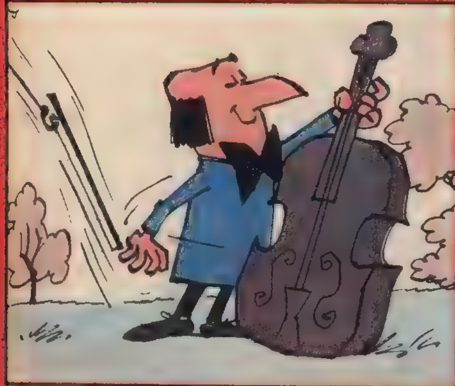

ERG VRIENDELIJK VAN JE...



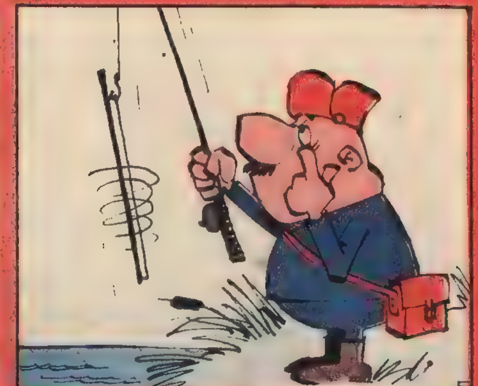

IK HEB ALLES VOORZIEN...








?




BAAAH!


WAAR IS MIJN STRIJK-
STOK?

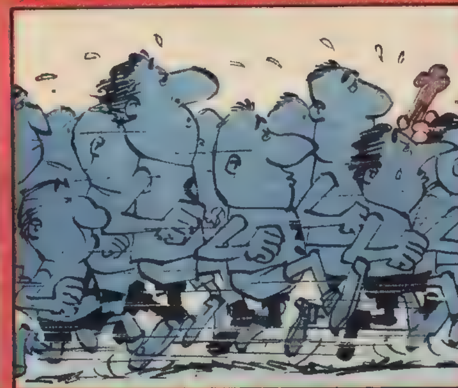

DAAR HEB JE DEZELF-
DE MIJNHEER WEER..

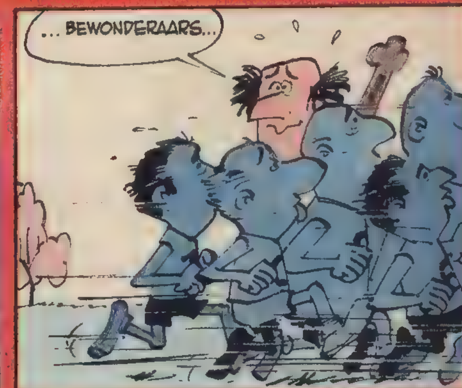

WAT BEN JIJ
KOPPIG!


ZIEZO!


EINDELIJK.
RUST!..


HARTSTOCHTELIJKE...

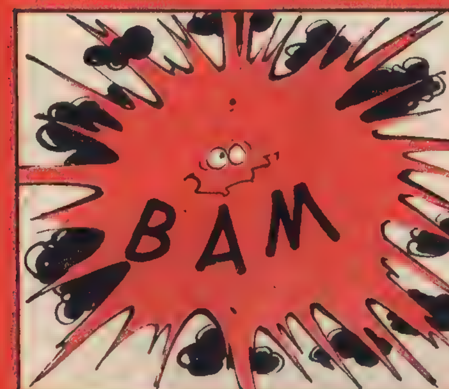



...BEWONDERAARS...


...MET ZIN VOOR
HUMOR...


ZO?


HO!


BAM


JIJ HEBT EEN LICHT, HANDELBAAR
EN GEVAARLOOS INSTRUMENT NODIG...


PAS OP! ALS IK DRIE ZEG, BEGIN-
NEN WE! EEN... TWEE... DRIE...



De drie vrienden gaan naar de hoeve van Araguas om te onderhandelen. Maar zij zijn niet welkom...

DE ERFENIS

















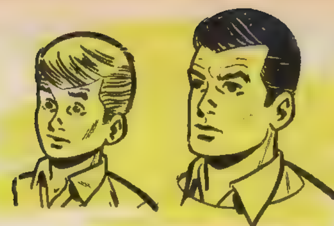






VAN JARI

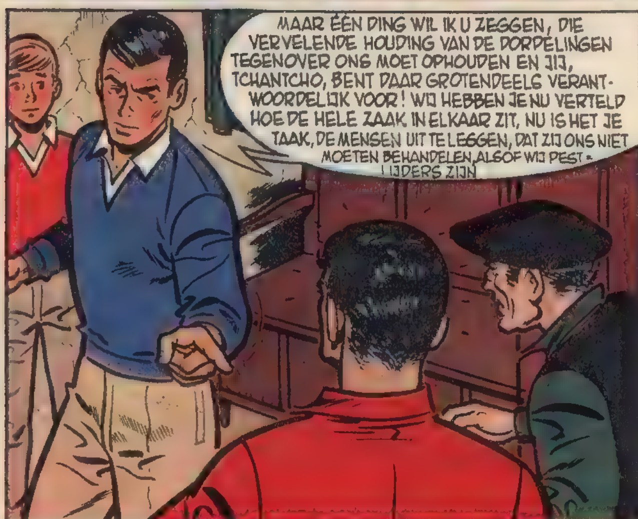
DOOR R.REDING



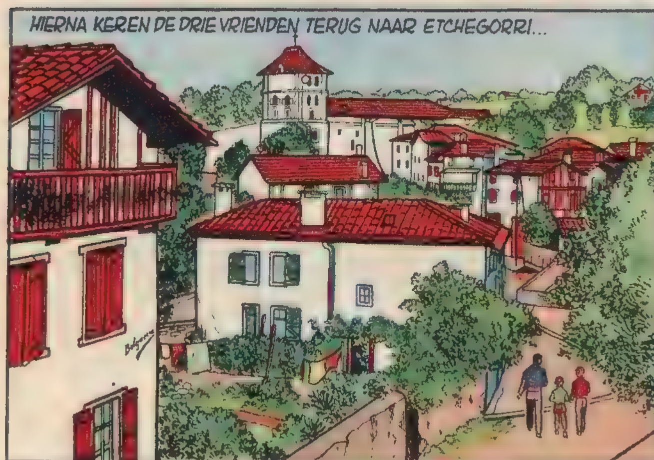










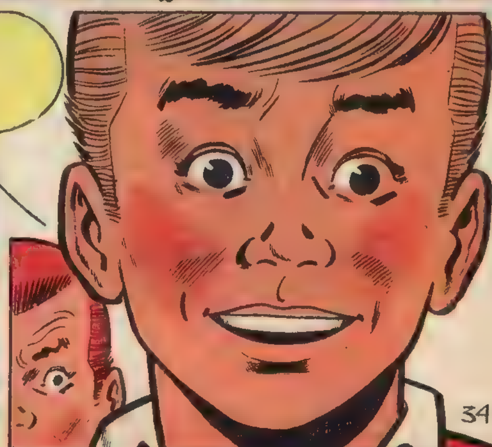












WORDT VOORTGEZET

ROTTERDAM doet N



EW YORK verbleken

HET steekspel van meestal goedmoedige spot tussen Amsterdam en Rotterdam is eind 1962 op z'n felst gevoerd. Er waren dan ook gebeurtenissen, die zelfs de meest bedaarde inwoners van beide steden aanleiding gaven een lange neus te trekken tegen de « rivalen » of het hoongelach uit de « vijandelijke » hoek met dreigend gegrom te beantwoorden. Het toeval wilde, dat vlak vóór de jaarwisseling Rotterdam officiëel de grootste havenstad van de wereld werd met een record van 25.000 schepen per jaar, terwijl Amsterdam, dat toch óók trots is op zijn haven, een nog nooit bereikt getal van 8.000 schepen mocht registreren. Heel aardig, meesmuilden de Rotterdammers, toen de 8.000e, de « Pericles » het Noordzeekanaal was opgevaren. « Het kleine broertje doet goed zijn best », grinnikten de grapjassen in de Maasstad. Gelukkig voor Amsterdam kon de bal worden teruggekaatst bij de jaarlijkse sportverkiezingen. Amsterdam werd met grote meerderheid uitgeroepen tot sportstad numero één, terwijl Rotterdam op de derde plaats eindigde. « Jullie denken alléén maar aan geldverdienen, tunnels en havens », wezen de Amsterdammers na deze uitspraak hun « grote broer » terecht. « Maar wij weten ook nog van het leven te genieten en laten zeker de sport niet verpieteren ».

New York verbleekte !

DIE gezonde rivaliteit neemt natuurlijk niet weg, dat heel Nederland zich op de borst sloeg, toen twee weken vóór het afscheid van 1962 de Zweedse tanker « Tosterö » de Nieuwe Waterweg opvoer als de 25.000e. Met een krans om de vlaggemast op de boeg meerde het schip op de punt van de Botlekhaven en op hetzelfde moment ratelden de telexen in alle havensteden van de wereld. New York verbleekte. Het vorig jaar nog de grootste havenstad ter wereld met een hoeveelheid overgeslagen goederen van 91 miljoen ton (Rotterdam 90 miljoen) besefte het, dat zijn rol op het eerste plan was uitgespeeld.

Robert F. Wagner, burgemeester van de verslagen stad, herstelde zich snel. Hij seinde volgend telegram : « Als een zuster-haven van Rotterdam en een haven, die haar oorsprong vond in een Nederlandse vestiging, spreekt mijn stad zijn volle waardering uit voor de mijlpaal, die u bereikt hebt. »

200.000 schuiten werden niet meegeteld...

Toch waren er ook New Yorkse scheepvaartkoningen, die het Nederlandse succes niet wilden erkennen. Zij smaalden, dat Rotterdam ook de kanaalboten en de binnenschepen meetelde, terwijl New York, dat slechts 14.000 schepen per jaar binnen ziet komen, alleen de « knapen », die van zee komen, in de statistiek opneemt. Een onjuiste voorstelling van zaken, want de Maasstad registreerde uitsluitend de zeeschepen, 25.000 en liet de... 200.000 schuiten van de binnenvaart buiten beschouwing ! Wat dat betreft had de Nederlandse stad dus al veel eerder de vlag kunnen uithangen. Maar burgemeester mr. G. E. van Walsum wilde uitsluitend kijken naar het omgeslagen tonnage goederen en door de 95 miljoen te overschrijden verzekerde zijn stad zich royaal de eerste plaats, na het vorig jaar Londen van de positie achter New York te hebben verdrongen.

Bij dit « tonnenduel » is Rotterdam nog wel zo vriendelijk geweest om zijn Amerikaanse « tegenspeler » het tonnage te laten berekenen van het grote havengebied van de « Port Authority », dat zich tot buiten de gemeente New York uitstrekt. Zou Rotterdam dit ook hebben gedaan en alle havens aan de Waterweg, Schiedam, Vlaardingen en Dordrecht hebben meegeteld, dan zouden er nog eens 4.000 zeeschepen zijn bijgekomen. Hoe groot de rol is, die de Nederlandse havenstad als trekpleister voor de zeevaart speelt, blijkt uit allerlei cijfers, waarvan wij er slechts één noemen : van alle vervoer per koopvaardijschip over de Noordzee, neemt Rotterdam zo'n 43 procent voor zijn rekening. Antwerpen, de grootste concurrent, slechts 18 procent en Hamburg nog geen vijftien.

Hoe komt het, dat de in de laatste wereldoorlog bijna geheel vernielde stad in een minimum van tijd alle concurrenten in een flits voorbij is gestreefd ? De zeelieden vinden het niets bijzonders. Zij menen, dat de gunstige ligging van Rotterdam als entree tot Europa en vooral tot het sterk ontwikkelde Rijngebied, en het uitstekende werk-« klimaat » de belangrijkste factoren zijn. Het laden, lossen, overslaan, bunkeren, ravitailleren, herstellen en schoonmaken gebeurt in Rotterdam sneller dan waar ook ter wereld, zeggen zij.

Hoelang blijft Rotterdam een « Havenparadijs ? »

Zal Rotterdam als haven-« paradijs » nog verder groeien en zelfs de 30.000 schepen per jaar bereiken ? De burgemeester is er niet helemaal zeker van. Het hangt er van af of met de inpoldering van de Maasvlakte vóór de mond van de Nieuwe Waterweg spoedig wordt begonnen. Er zijn namelijk veel aanvragen van grote industrieën, die zich in het Rotterdams havengebied willen vestigen, maar er niet meer terecht kunnen. De na de oorlog vrijgekomen terreinen in Botlek en Europoort zijn zo goed als volgeboekt, zodat men wel mag spreken van een ruimteprobleem. Als de industrieën steeds maar weer het bordje « uitverkocht » voor hun neus krijgen, zullen zij tenslotte elders in Europa, natuurlijk ook in de buurt van een haven, onderdak zoeken. Dat zou voor Rotterdam erg pijnlijk zijn, vandaar, dat er bij de regering sterk wordt op aangedrongen het Maasvlakteplan op korte termijn te doen verwezenlijken.

Rotterdam mag niet « uit de stroom » geraken, zeggen en schrijven de deskundigen. Vooral niet, omdat er onmiddellijk andere steden zijn, zoals Le Havre en Marseille, Franse plaatsen, die al schepen van meer dan 100.000 ton kunnen ontvangen, die hun slag kunnen slaan. Dat zou niemand in Nederland wensen, ook de Amsterdammers niet, vermits zij in hun hart toch wel een beetje trots zijn op de prestaties van hun landgenoten in het Maasgebied. De haven aan 't IJ weet wat het zeggen wil een tonnage te hebben van bijna 100 miljoen ton. Zelf is Amsterdam met 12 miljoen al best tevreden en nog meer met het 8.000e schip, dat op een van de laatste zondagen van 1962 binnenliep. De Noordzee was op dat historische moment getemd tot een spiegelzeetje, wat de kapitein van «De Amstelstroom» aanleiding gaf vóór de « Pericles », die bij IJmuiden rustig op de loods wachtte, het laatste stukje naar Amsterdam te varen. « De Amstelstroom » verspeelde daardoor de onderscheiding tot de 8000e te worden uitgeroepen. De onverstoorbare kapitein van de « Pericles », die anders de 7999e zou zijn geweest, mocht nu de krans in ontvangst nemen en later aanwezig zijn bij de feestelijke receptie op het gemeentehuis.

BEN DE GRAAF

ATTANASIO en GOSCINNY presenteren

SPAGHETTI in de

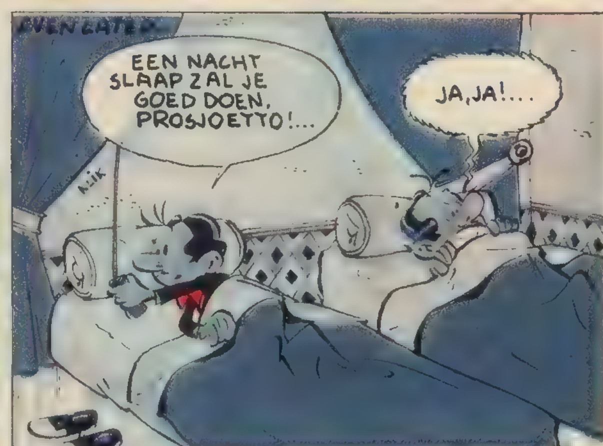
Onze vrienden moeten ima

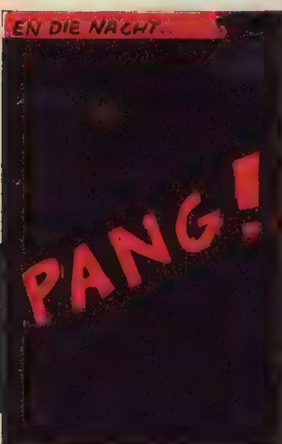














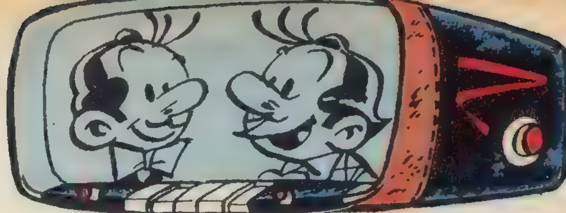








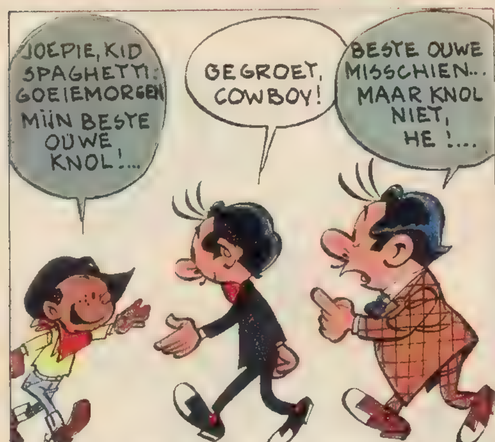
WOESTIJN



rgile les geven, anders worden zijn onthoofd. Het is een moeilijke taak .



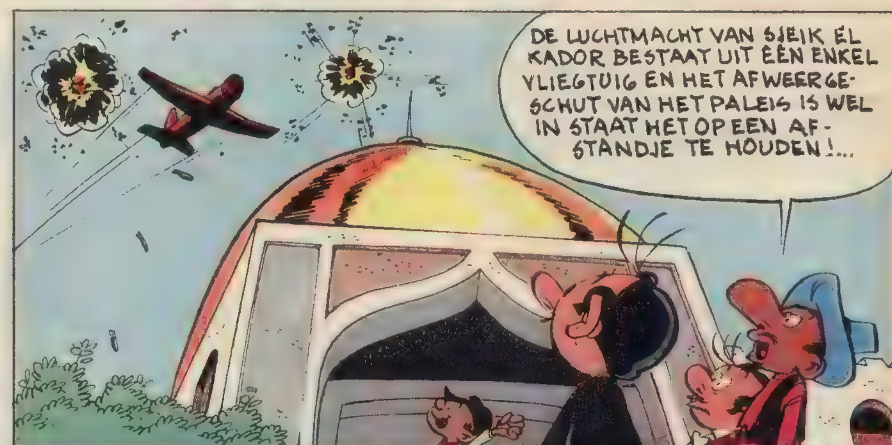










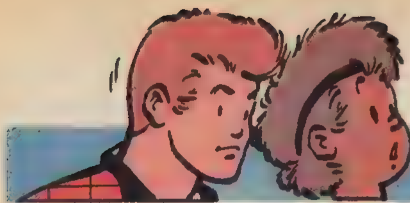








WORDT VOORTGEZET



DE DES

Chick Bill is er in geslaagd Kleine Poedel te bevrijden. D







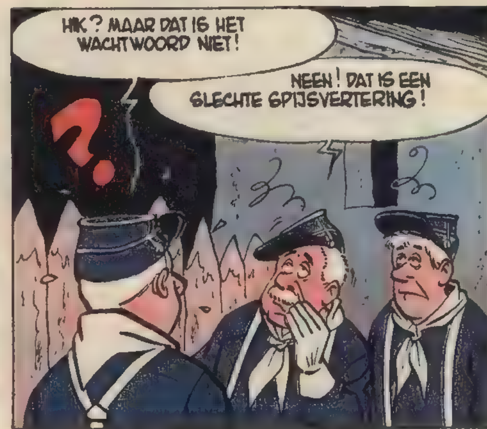




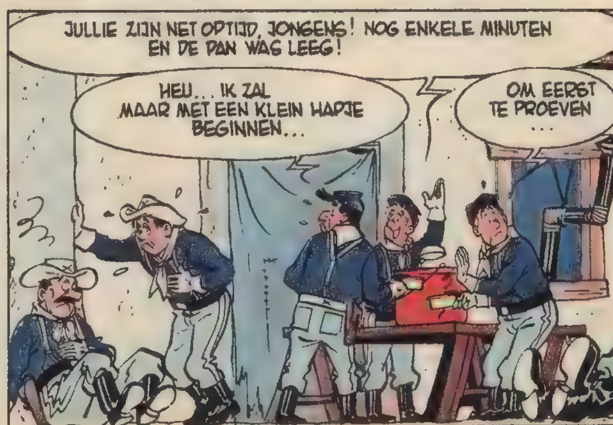














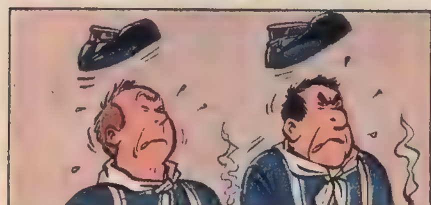


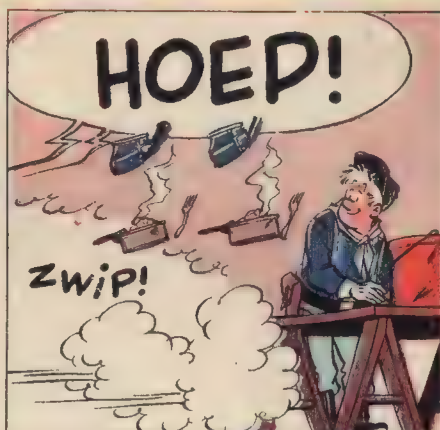
ERTEURS

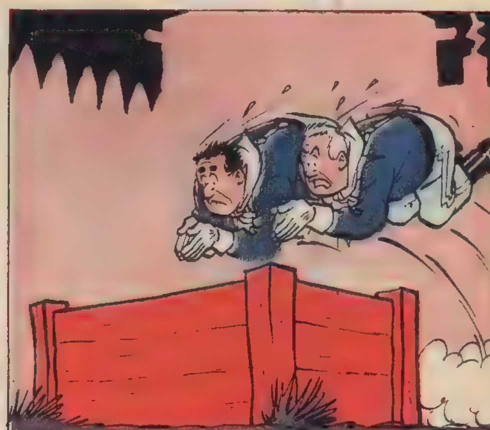
...ndiaanse vrouwen zenden hem een regen van pijlen na.

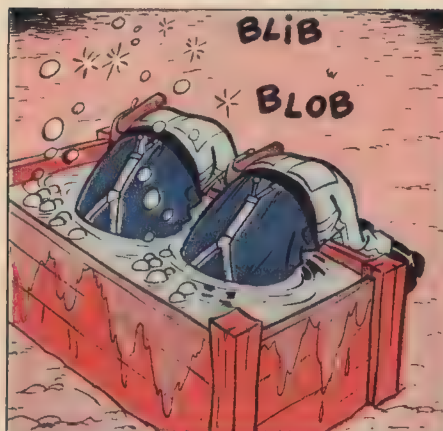
DOOR TIBET * SCENARIO : GREG

















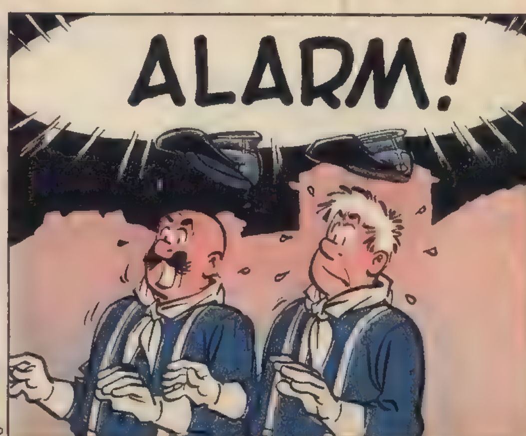












WORDT VOORTGEZET

Door de ramen van de Boeing heb ik een foto kunnen maken van de landingsbaan in Hongkong, die ver in zee uitsteekt. Wat je op de foto ziet is het vasteland, met de modernste wijken van Hongkong. Het eiland Hongkong ligt rechts.



Onvergetelijk HONGKONG heel China in een notedop

Tijdens de landing van het vliegtuig kan je links een stukje zien van het eiland Hongkong, met zijn moderne gebouwen en de duizenden jonken en sampans, die in de haven krioelen.

LANGZAAM daalde de Boeing naar de baai van Hongkong. Ik zat achter de gezagvoerder en zag recht voor ons een wit lint, dat loodrecht op de kust in de diepblauwe zee lag, steeds groter worden : de landingsbaan, die drie jaar geleden aangelegd werd.

De reiziger die naar Hongkong (betekent : naar-balsem-geurende-haven !) per vliegtuig gáat, ziet een onvergetelijk panorama voor zich. Onder het vliegtuig is de zee, waar de zon in schittert en waar jonken en sampans lange zilveren slierten over het water trekken. Voor je zijn de bergen, die niet ver van de kust hoog oprijzen, links is het eiland Hongkong, waar de bergtoppen altijd met groen bedekt zijn en de oever vol baaien, waar ontelbaar veel vissersbootjes door elkaar krioelen ; achter je liggen nog een paar eilandjes verspreid...

Kom mee naar blz. 50

LID VAN



Dit weekblad moet verkocht worden tegen de verplichte prijs. Het mag noch in een leesmap, noch in huur gegeven worden, behalve wanneer de uitgever zijn toelating heeft verleend.

Het weekblad « KUIFJE » :
18e jaargang — Lombard Uitgaven.
P.H.-Spaaklaan 1-11, Brussel 7.
Prk. 1909.16

Uitgev.-Directeur : Raymond Leblanc
Isid. Gerardlaan 9, Brussel 16.

Heliodruk : N.V. PERIODICA

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : f 7,— per kwartaal
KUIFJE-HOLLAND : Doklaan 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965
Giro 655.389.

Canada : 20 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND
Frankrijk : DARGAUD S.A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada : PERIODICA inc., 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué).

ABONNEMENTSTARIEF

	België	*Nederland*	*Canada*	*Buitenland*
3 maanden	120,— F.	f 7,—	$ 2,75	130,— F.
6 maanden	230,— F.	f 14,—	$ 5,50	260,— F.
1 jaar	450,— F.	f 28.—	$ 10.—	520.— F.

PUBLICITEIT publi*art* 22.25.00

Speel met ons mee

OPLOSSINGEN

A)

Volgende dingen behoren Bob Binn :
tabakspot 1
muziekpartituut 8
potje briljantine 10
zwarte schoensmeer 5
een geruit colbertjasje 14

Nepo :
sigarettenkoker 13
postzegelpincet 2
een zakdoek met monogram «N» 3
een doosje witte schoensmeer 15
bretels 16
verbanddoosje 9
manchetknopen 4

LUCAS
Papiersnijder 6
Sigarenknijper 11
Een fles wijn 12
een das 7.

B)
1 TAP
2 SABENA
3 SWISSAIR
4 BEA
5 SAS
6 AIR FRANCE

RITA REYS
DE BESTE JAZZ-ZANGERES VAN EUROPA

IN nummer 26 van vorig jaar, hebben wij een reportage gewijd aan de jazz-zangeres Rita Reys, de beste jazz-zangeres van Europa. Wist je dat zij als zangeres reeds 25 jaar op de planken staat ? Ze heeft nooit toegegeven aan gemakzucht of modegrillen en tóch werd zij populair. Het trio Pim Jacobs en Rita Reys zijn thans op weg voor een toernee in India en Pakistan.

De Kuifje's Bon biedt je de volgende prachtige kleurenalbums : De Aardrijkskunde



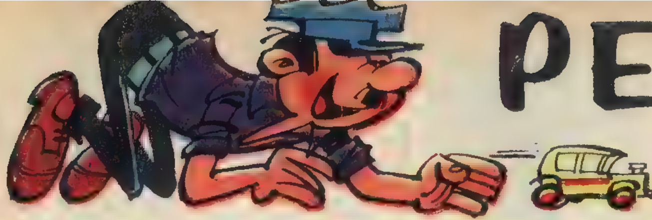
In deze collectie ontdek je of herontdek je de schoonheden en natuurschatten van ons land en van gans de wereld. De Albums «Aardrijkskunde» zullen je in verrukking brengen en bovendien je kennis uitbreiden. Je zult het beslist fijn vinden er de prachtige foto's, die je door de Kuifje's Bon gratis aangeboden worden, in te plakken.

België : 2 delen — Europa : 4 delen — Amerika : 2 delen — Ieder deel : 32 F — Voor ieder van de 77 reeksen van 10 kleurenfoto's heb je 50 Kuifje's punten nodig.

DE KUIFJE'S BON IS EEN WAARDEVOL GESCHENK BIJ EEN KWALITEITSPRODUCT

VICTORIA — MATERNE — PROSMANS — COLGATE — PALMOLIVE — HACOSAN — NOSTA — DE LOMBARD COLLECTIE — CLE D'OR — VULPENNEN LE TIGRE — PANA — TOSELLI — PALMAFINA — JU'CY EN WHIP — VANDENHEUVEL — KUIFJE'S FRUIT

Stuur je punten op naar: KUIFJE'S BON, P. H. Spaaklaan 1 tot 11, Brussel 7, of ruil ze in de KUIFJE'S WINKEL (zelfde adres) of in de warenhuizen A L'INNOVATION.

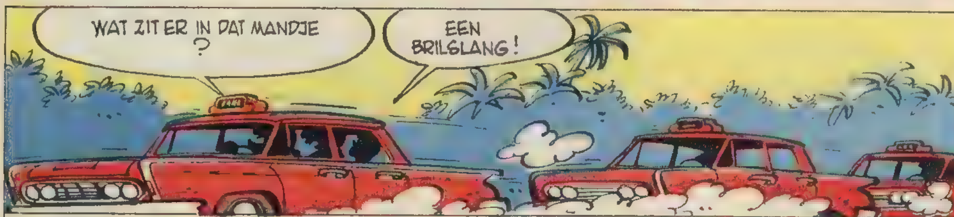


PECHVOGEL EN

Pechvogel en Rami hebben pech met hun pantserwagen. Bontekoe and

















EN NIET ZO LANG DAARNA, IN HET PALEIS...





DE TAXI'S VAN PATATAH

...his boys omsingelen onze vrienden

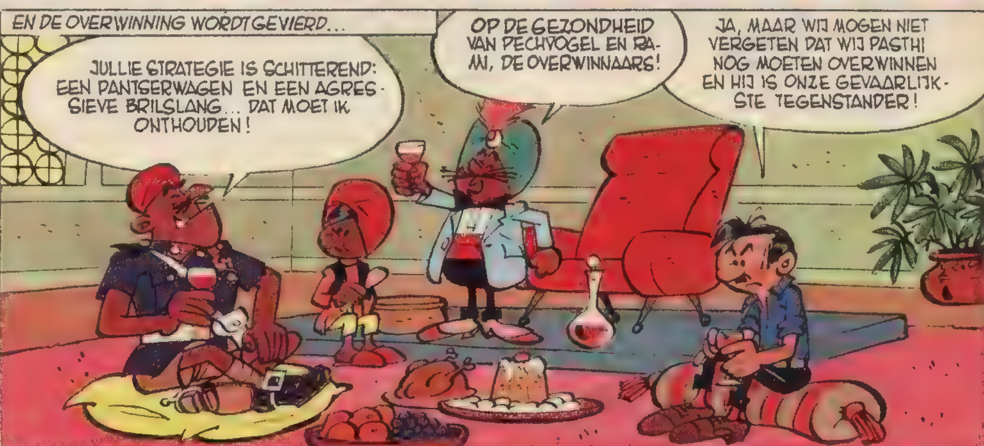


TEKENINGEN : BERCK.
SCENARIO.: GOSCINNY



















WORDT VOORTGEZET

Een proefrit met de Simca 1000

SIMCA :
* **De gamma der 1000 wordt versterkt.**
* **Weldra komt er een 1500.**

TIJDENS een bijeenkomst voor de automobielpers gehouden te Brussel, verklaarde de algemene beheerder van Simca-België dat de verkoop van Simca-auto's in België in het jaar 1962 bijna verdubbeld is in vergelijking met 1961. Er werden in België inderdaad 9.050 Simca's verkocht tegen 5.179 in 1961. Dat is een toename van 180 t.h. Ongeveer de helft van dit totaal bestond uit wagens van het type Simca-1000.

Type 900

BIJ het begin van het jaar werd er een nieuwe Simca 1000 gelanceerd, nl. de **Simca 1000 type 900.** Het is een eenvoudiger versie van de eerste Simca 1000 en met deze wagen zal Simca in België beschikken over een wagen uit de prijsklasse beneden 60.000 F (59.900 F).

Op mechanisch gebied is de wagen type 900 identiek met de 1000. Hij beschikt dus over dezelfde achteraan liggende motor met een vijfmaal gelagerde krukas. De carrosserie is echter minder luxueus, maar toch nog goed afgewerkt. In de plaats van chroomsierringen heeft men gewoon geschilderde sierringen om de koplampen, de voor- en achterruiten hebben geen chroomlijsten meer, de rubberen bumpersporen zijn weggelaten, het interieur is uitgevoerd in een tweekleurige tweedstof. Ook de kleuren van de carrosserie zijn eenvoudiger : grijs, blauw en ivoor.

De 1300 en de 1500

Nog een andere sensationele nieuwigheid : een nieuwe 1300 en een 1500, d.w.z. één model van wagen, maar die men krijgen kan zowel met een 1300 als met een 1500 cc-motor en met een verschillende afwerking van het interieur. De nieuwe 1300/1500 moet de gamma van de Versailles, Chambord en Cie komen vervangen.

De 1300/1500 zal een zeer klassieke wagen zijn, erg comfortabel met vijf à zes plaatsen en een ruime bagagekoffer. Naar alle waarschijnlijkheid krijgt hij schijfremmen, ten minste op de voorwielen. Bij de degelijke en soepele motor komt een versnellingsbak met vier gesynchroniseerde versnellingen, Porsche-systeem. De hefboom staat aan het stuurwiel. De carrosserie zal eenvoudig zijn, maar zeer goed afgewerkt.

Simca wil deze nieuwe 1300 klasse goedkoper op de markt brengen dan de vorige Versailles en grote Chambord. De Franse firma uit Poissy koestert dus het plan zich volledig in de strijd te werpen en te trachten een groter kliënteel te verwerven.

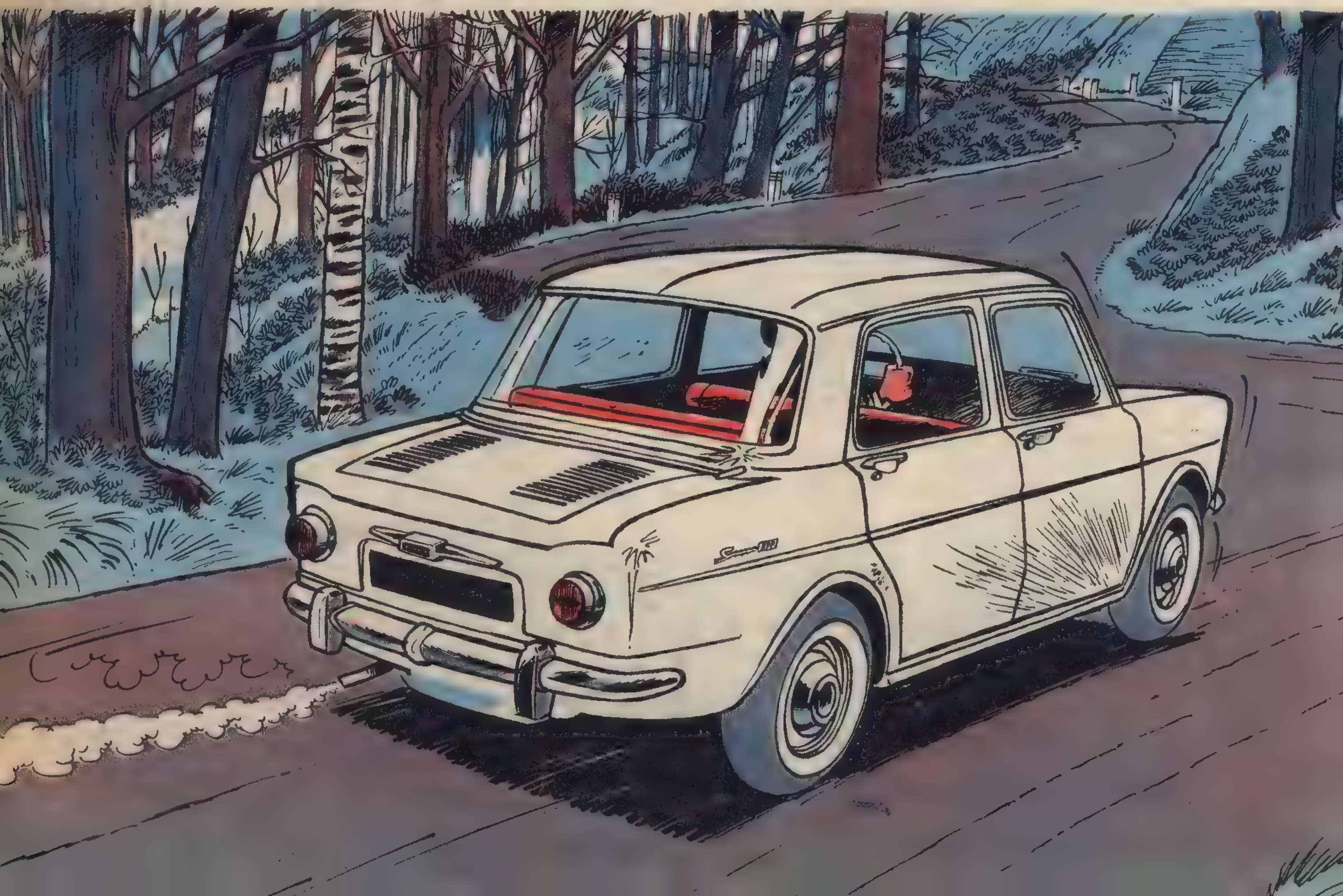
Een mooie rit...

Wij hebben reeds een proefrit gemaakt met de 1000 en wij hebben over deze wagen reeds een en ander verteld. Wij willen er nog eventjes op terugkomen.

De Simca 1000 werd gelanceerd vlak voor de opening van het Parijse Automobielsalon. Aan de Simca 1000, waarmee ik heb gereden, werden enkele details verbeterd. Hij had een viercylindermotor die met water gekoeld werd, achteraan geplaatst was en een maximum vermogen ontwikkelde van 50 PK bij 5.200 t/m. Ik reed er mee op de renbaan van Montlhéry en de gechronometreerde topsnelheid die ik behaalde lag dicht bij de 135 km per uur. De acceleraties van die wagen waren gewoonweg schitterend !

...met een 1000 !

Ik was heel erg in mijn nopjes met de aangebrachte verbeteringen en sedertdien heb ik een nieuwe proefrit gemaakt met de 1000. Niet meer op de renbaan, maar op een gewone autoweg. De wagen waarmee ik reed was nog te nieuw, dat hinderde niet vermits het er me niet meer om te doen was de topsnelheid te bereiken. Ik heb dus met gematigde snelheid gereden en het was een zeer aangename rit. Niet ik alleen was tevreden over mijn Simca 1000, de passagiers waren dat eveneens. Dat komt wellicht omdat zowel de chauffeur als de passagiers de indruk hebben dat de wagen rond hen is gebouwd. In vele wagens uit die klasse heeft men immers de indruk dat de passagiers werden aangepast aan de wagen ! De zetel staat niet in de as van het stuurwiel en de as van de pedalen staat in wanverhouding tot die van de zetel. De versnellingshefboom staat te ver af, enz... In de Simca 1000



Ons Autopraatje

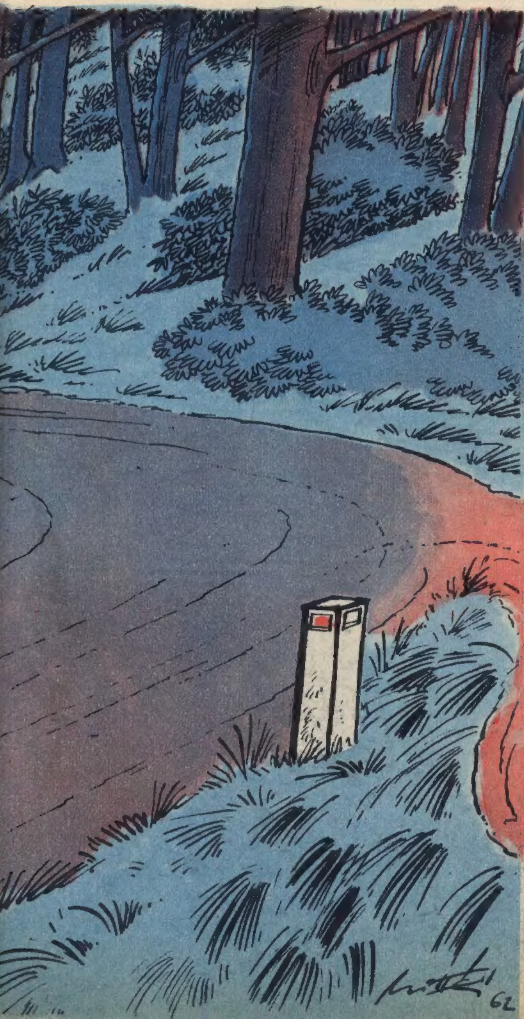
heeft de chauffeur de indruk dat hij werkelijk zeer goed zit en precies dáár waar hij zitten moet. Men kan het alleen betreuren dat men in de versie « Grand Confort » de rugleuningen van de zetels niet kan verstellen.

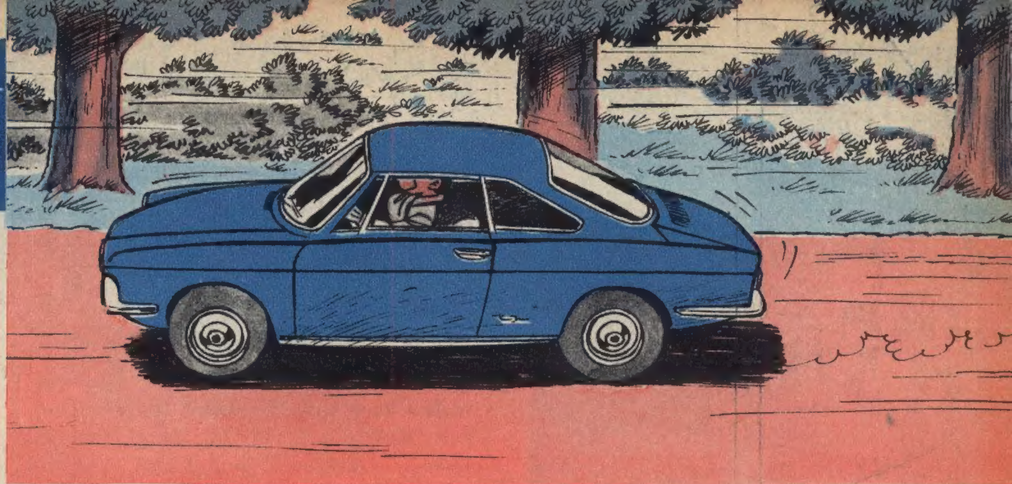
Het is inderdaad eenvoudig...

Misschien ken je de publiciteitsslogan van Simca : « Het is zo eenvoudig met een Simca 1000 ! » Ik heb nagegaan of er enige waarheid in besloten lag en ik heb kunnen vaststellen dat het met de Simca 1000 inderdaad eenvoudig is. Mijn proefkonijntje was een man die helemaal niet gespecialiseerd was op het gebied van auto's. Hij had ook niet de gewoonte een auto te besturen, vermits hij, toen wij begonnen met het experiment, niet kon sturen ! Wij probeerden het eerst gedurende enkele uren met verschillende auto's. Pas daarna installeerde ik hem achter het stuur van een Simca. Ik moet het heel eerlijk bekennen, het resultaat was verbazend. De nieuwbakken chauffeur was onmiddellijk vertrouwd met de wagen en ik heb hier voor jullie zijn reacties geanalyseerd :

DE MOTOR : De motor beviel hem onmiddellijk omwille van zijn soepelheid, zijn schitterende acceleratie en een regime-gamma dat zeer uitgebreid is.

DE VERSNELLINGSBAK : Zeer nauwkeurig, goed gesynchroniseerd. Voor de beginneling is er immers niets zo moeilijk als het overschakelen van de ene versnelling in de andere. Hij moet er zich telkens weer op concentreren en is verloren wanneer het niet onmiddellijk gaat of wanneer het overschakelen niet glad verloopt. Met een Simca 1000 loopt het allemaal gesmeerd. Dat is maar goed ook, want de chauffeur heeft immers al zijn aandacht nodig voor de weg !





De Simca 1000 Coupé

DE REMMEN : De remmen van de Simca 1000 zijn licht maar toch zeer doelmatig. Ze zijn niet té licht, opdat een zenuwachtige chauffeur zijn wielen niet voortijdig zou blokkeren. Ze zijn doelmatig omdat het gewicht zeer goed verdeeld is over de vier wielen.

VERING : Over het algemeen vrij aangenaam. Tot mijn verbazing heb ik echter vastgesteld — ik had het te voren niet opgemerkt — dat de wagen nogal gevoelig is voor builen op de weg, bv. rioolkleppen die hoger liggen dan de weg. De vering is echter naar de harde kant toe. Niet iedere chauffeur zal dat appreciëren, maar de iets hardere vering geeft een stabiele zit en dat is ook iets waard.

SOEPELHEID : De Simca 100 is zeer soepel, heeft een korte draaicirkel, wat bij parkeermaneuvers binnen een beperkte ruimte van zeer groot belang is. De chauffeur kan van op zijn plaats de uitsteeksels van linker- en rechterflank zien en daardoor worden ook de achterwaartse maneuvers vergemakkelijkt. De Simca 1000 is voor de stad bv. een zeer fijne wagen.

CARROSSERIE : De lijn van de wagen is eenvoudig, de deuren zijn breed, de zetels aangenaam. Het uitzicht op de weg zeer goed. Het dashboard is elegant, sober en functioneel. Een voorruitsproeier behoort tot de standaard-uitrusting, evenals een luchtverversings- en verwarmingsinstallatie, waarvan debiet en temperatuur regelbaar zijn.

De deuren hebben alle vier neerdraaibare ruiten en een veiligheidsslot. Wanneer de benzinevoorraad beneden de 5 liter komt, dan gaat er een verklikkerlampje branden. Er zijn ook verklikkerlampjes voor oliedruk, laadstroom, koplichten en knipperlichten. Interessant is de gecombineerde lichtschakelaar die men bij dag ook kan gebruiken als lichtclaxon. De vooraan gelegen bagagekoffer is ruim, het reservewiel staat vertikaal en vormt een soort van schild. In die bagagekoffer zit ook het oliereservoir voor de hydraulische remmen en een hydraulische bediening van de koppeling. Men kan makkelijk bij de motor en de transmissie, wat de kosten bij eventuele reparaties vermindert. De olie van de motor moet om de 5.000 km ververst worden.

De Simca 1000 is een bedrijfszuinige wagen met behoorlijke prestaties. Het is een wagen die de chauffeur, zelfs de nieuwbakken chauffeur, een gevoel van veiligheid en rust geeft en dat is van zeer groot belang.

1. Het reservewiel staat vertikaal en vormt een schild.

2. De bagagekoffer heeft een inhoud van 180 dm3.

3. Er zijn vier plaatsen die werkelijk goed en comfortabel zijn.

4. De radiator staat naast de motor.

5. De viercylindermotor is achteraan geplaatst.

6. De stop van het benzinereservoir.

7. De ruiten van de 4 deuren kunnen neergedraaid worden.





Een straat in Hongkong met zijn typische huizen met luifels, gesteund door pilaren, die beschilderd zijn met Chinese lettertekens.

HONGKONG

Vervolg van pagina 44

De gelukkige Brit...

Buiten de luchthaven overstroomt een gouden zonlicht de straten, waar mannen op blote voeten hun riksja's voorttrekken, waar het een wirwar is van auto's, vrachtwagens en de oude Engelse dubbeldeksbussen.

De reiziger wordt er meteen getroffen door grote tegenstellingen. Er heerst in de straten wel geen uitgelaten stemming, maar toch een soort kalme goedgehumeurdheid. We zijn in Kowloon, een Chinese stad waar langs de brede lanen steeds meer grote moderne gebouwen uit de grond oprijzen om een bevolking, die steeds toeneemt, onderdak te kunnen verschaffen. We zijn hier echt in China, alhoewel dit toch Brits grondgebied is. Waarom ?

Wel, dat is een hele geschiedenis, waarbij we terug moeten gaan naar het jaar 1841. In dat jaar n.l. heeft China het eiland Hongkong, dat bij de provincie Canton hoorde, aan Groot-Brittannië afgestaan. De Engelsen waren blij de haven te kunnen bemachtigen, want dat was makkelijk voor hun scheepvaart aan de Zuidkant van Azië.

Om zijn positie te versterken heeft Groot-Brittannië in 1860 ook nog de uiterste punt van het schiereiland Kowloon bezet en in 1898 nog een nieuw stuk land gehuurd ten Noorden van Kowloon voor de duur van 99 jaar.

Als men over Hongkong spreekt kan men dus het hele Britse territorium bedoelen — dat 1.350 km2. omvat — of alleen het gelijknamige eiland dat 109 km2 groot is.

Het eiland Hongkong is van het vasteland gescheiden door een baai die tussen de stad Kowloon en Victoria (het handelscentrum van het eiland) twee kilometer breed is. Maar dag en nacht gaan er veerboten heen en weer tussen het eiland en het vasteland.

In het hart van Kowloon heerst een typisch Chinese sfeer. In de straten zie je daar de huizen met luifels gesteund door veelkleurige pilaren. Daaronder is het heerlijk koel, daar spelen dan ook hele troepen kinderen. Je ziet er huismoeders, die op het trottoir op kleine primitieve kacheltjes, die ze met hout stoken, de dagelijkse rijstmaaltijd koken. Bij de rijst hoort er gerookte vis en gedroogde worstjes.

Maar je moet beslist ook een autorit over het eiland Hongkong maken, want dan zie je prachtige dingen ! Het is een rotsachtig eiland waar de planten het hele jaar door groen zijn, want het klimaat is er warm en vochtig. De zee is altijd helderblauw en de sampans van de vissers, die prachtig zijn om te fotograferen, glijden er langzaam overheen...

... en de ongelukkige Chinees !

Op dit gebied waar de natuur zo prachtig is, heerst echter een koortsachtige activiteit. Dat komt vooral door het feit dat, hoewel de oppervlakte beperkt is, hier een belangrijk deel van de bevolking woont : 3 miljoen inwoners, waarvan 99 t. h. Chinezen, samengesteld uit 200.000 oorspronkelijke bewoners en voor de rest vluchtelingen uit communistisch China.

Het kleinste gedeelte van deze mensen zijn kooplieden of zakenmensen (de meeste uit Sjanghaï) en hebben in Hongkong kolossale fortuinen verdiend, maar het grootste deel is doodarm. Wat dat betreft zijn er in Hongkong zeer scherpe tegenstellingen.

Maar als je hart ineenkrimpt bij het zien van zoveel ellende, waarin duizenden Chinezen leven (die misschien nooit meer de kans zullen krijgen naar hun land terug te keren) moet je ondanks jezelf hun filosofische levensopvatting bewonderen. Op de gezichten van de mensen die ik in Hongkong gezien en ontmoet heb, zag ik dezelfde kalme onverschillige glimlach...

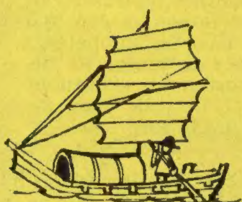
Azië is een fantastisch en wonderbaarlijk werelddeel en wij kunnen er nog veel leren... Hongkong is een vreemde fascinerende stad, waar alle uitersten zowel in de natuur als op politiek en economisch gebied elkaar ontmoeten. Hongkong vormt een wereld apart.

De reiziger brengt er onvergetelijke herinneringen van mee.

Een koekenventer in Hongkong. Hier wordt alles in twee gelijke lasten aan de uiteinden van een bamboestok of een platte lat gebonden, die op de schouders gedragen wordt. ▼

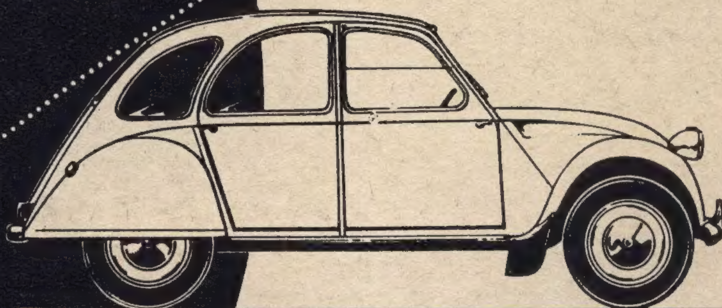


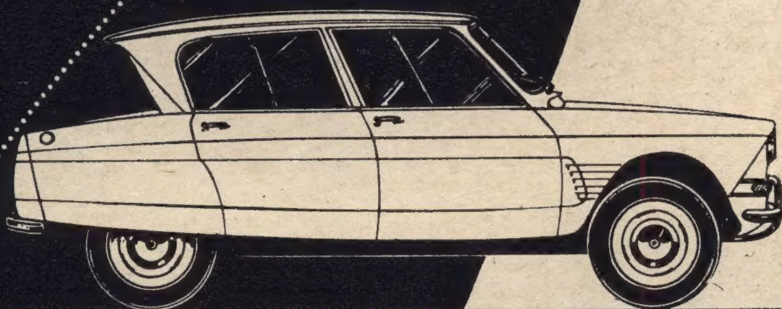
Net als de auto's zich in onze grote steden op de spitsuren verdringen, zo verdringen zich de sampans in de Aberdeen baai. Ontelbare families wonen hier het hele jaar door. ▶

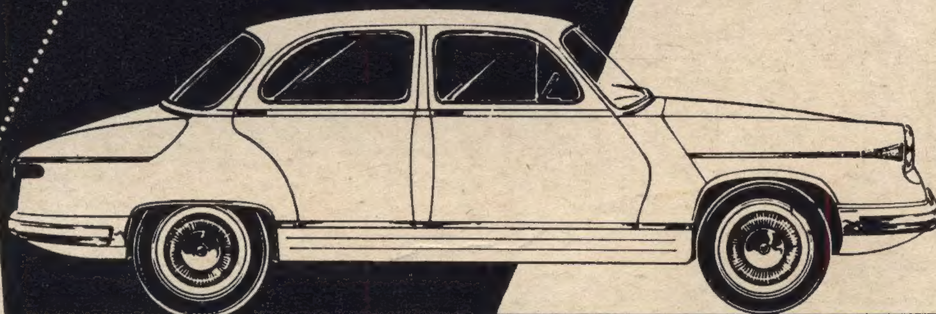


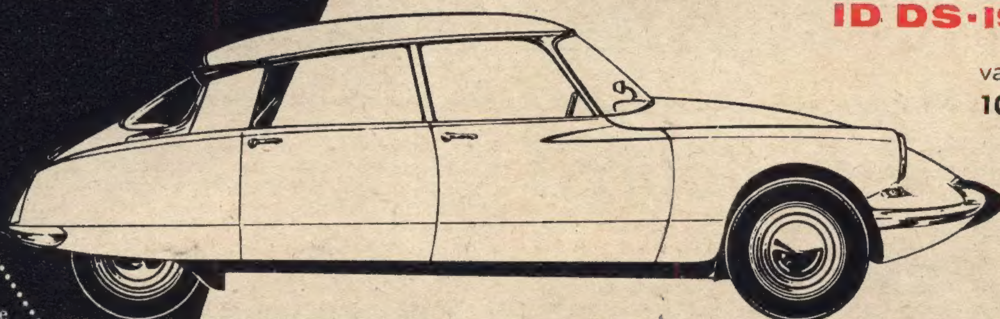














TON en TINNEKE

DE RIJST-MET-KRENTENHOND door Attanasio









